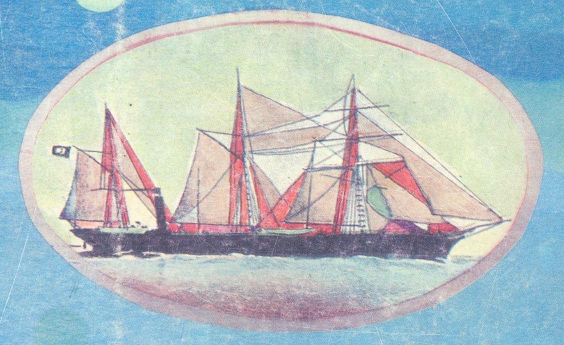
تاريخ البحرية التجارية المصرية

١٨٥٤ - ١٨٧٩



تأليف

خلف عبد العظيم سيد الميرى

تقديم

د. يونان لبيب رزق



الهيئة المصرية العامة للكتاب



١٨٥٤ - ١٨٧٩

تأليف

خلف عبد العظيم سيد الميرى

تقديم

أ. د. يونان لبيب رزق



الهيئة المصرية العامة للكتاب

١٩٩٢

الاخراج الفنى : مــراد نسيم



بسم الله الرحمن الرحيم

«(وهو الذى سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها ، وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون)»

صدق الله العظيم

سورة النحل – آية ١٤

اهـــداء

إلى روح والدي

تقديم

هذا العمل الكبير عن البحرية التجارية المصرية فى عهـدى كل من سعيد (١٨٥٤ ـ ١٨٦٣) واسماعيل (١٨٦٣ ـ ١٨٧٩) سوف يحتل يقينا مكانة متميزة فى المكتبة العربية ٠٠

ولا يصدر هذا القول عن حماس لصاحبه الأستاذ خلف عبد العظيم الميرى ، وان كان يستحق هذا الحماس لدماثة خلقه ولدأبه فى البحث ورغبته التى لا تنتهى فى الاتقان ٠٠ رغم كل تلك الأسـباب للحماس لشخصه فان حماسنا للموضوع وليس للشخص ٠

فقد توفر لهذا العمل العلمى العديد من أسباب التفرد التى يمكن أن نرصدها فى أكثر من جانب ٠٠

★ هناك أولا قضية (الاختيار) وتبدو أهميتها هنا من أن الاختيار قد ركب الصعب ٠

فاختيار موضوع (عن) البحرية الحربية ، وهو ما فعله سابقون عن صاحب هذا العمل ، يمثل نوعا من الاختيار المريح ، أولا بحكم أن تاريخ مثل هذه البحرية التى كانت أولا وأخيرا قسما من الدولة ، تتوفر أوراقه فى الأراشيف الحكومية ، ثم لأن تطور هذه البحـرية مرهون بأوضاع سياسية وعسكرية تتوفر سيرتها فى المراجع العامة والخاصة ، وأخيرا فان أحداثها يمكن متابعتها دونما مشكلة ، سواء فى المظان المصرية أو الأجنبية ٠

واختيار موضوع (من) موضوعات البحرية التجارية ، وهو ما فعله قليلون قبل صاحب هذه الدراسة التى بين أيدينـا ، أمر أيضـا يتسم بقدر كبير من اليسر ، فهو مرهون بجزئيـة يمـكن تحديدها والغوص

فيها ، ويبدو هذا اليسر فيما يتصل بطبيعة الأوراق الأصلية للموضوع الواحد التى غالبا ما تكون مركزة فى محفظة أو مجموعة من المحافظ فى دار الوثائق الأمر الذى يمكن الباحث متابعتها دون عناء كبير ٠

أما اختيار الموضوع الذى بين أيدينـا « البحرية التجارية » لمصر لفترة ربع قرن كامل فيحمل قدرا كبيرا من العناء ، وهو اختيار صعب فهو من ناحيـة يعالج فترة حافلة ليس فى التاريخ المصرى فحسب وانما فى تاريخ التحولات البحرية على المستوى العالمى وعلى مستوى المنطقة ٠

فى التاريخ المصرى فمن المعلوم أن محمد على قد بدأ عملية التحول الكبرى ، من المرحلة العثمانية ذات قسمات العصور الوسـطى الى عالم الحداثة ، وهو عالم دخلته مصر أولا من باب الجيش ٠

أما العصر موضع الدراسة ، سعيد واسماعيل ، فقد شـهد دخول مصر الى العصور الحديثة من سائر الأبواب ، الادارة والسياسة والاقتصاد والفكر وبينما نجح محمد على من خلال باب الجيش أن يحفظ لمصر قدرا من العزلة ، الأمـر الذى تجسد فى نظـام الاحتكار الذى فرضه ، فان خلفاءه ، سعيد واسماعيل ، قد أسقطا بسياساتهما بقايا الأسوار ، الأمر الذى كانت له مردوداته ٠٠ الايجابية والسلبية ٠

على المستوى المصرى أيضا اذا كان عصر محمد على قد شهد دخول السوق العالمية استثمارا « لمجاعة الحبوب » التى عانت منها أوربا من جراء الحروب النابليونية وفرض ما عرف بسياسة الحصار القارى على انجلترا (١٨٠٦) والتى ردت عليها الأخيرة بسياسة الحصار البحرى على القارة ، فان عصر اسماعيل قد شهد مزيدا من أسباب الدخول المصرى لهذه السـوق نتيجة لحدوث ما عرف « بمجاعة القطن » بسبب الحرب الأهلية الأمريكية (١٨٦١ ـ ١٨٦٥) وما ترتب عليها من وقف ورود القطن الأمريكى لأوربا ، ومثل هذه التطورات كان لا بد ان تنعكس بدرجة أو بأخرى على التجارة البحرية المصرية ٠

على المستوى المصرى ثالثا فقد عرفت تلك الفترة بناء الامبراطورية المصرية والتى كانت تقـع أغلب شـواطئها على البحر الأحمر ، وكانت البحرية التجارية أداة أساسية لربط أوصال هذه الامبراطورية ٠

على المستوى المصرى أخيرا فان افتتاح قناة السويس (١٨٦٩) قد أضفى على الموقع المصرى ، المتميز أصلا ، مزيدا من أسباب التميز ٠

ففضلا عن الموانى الجديدة التى نشأت عند مداخل القناة ومخارجها، فقد أصبحت المياه المصرية المتوسطية والأحمرية تموج بسفن التجـارة

من كل جنس ونوع ، وكان منطقيا أن تسعى مصر لأن يكون لها نصيب فى هذه المتغيرات ٠

على المستوى العالمى فقد شــهدت تلك الفترة ظهور آثار الثـورة الصناعية وفتح أسواق جديدة فى أفريقيا وآسيا ، ولم تكن مصر ، خاصة مياهها ، بعيدة بحال عن ذلك التطور ٠

عرف العالم أيضا فى نفس الفترة ذلك المتغير الهام فى تكنولوجيا الملاحة عندما بدأ البخار فى الحلول محل الشراع ٠٠

وبينما ادى هذا المتغير فى جانب منه الى اتســاع حركة الملاحـة التجارية ، سواء بسبب السرعة التى اكتسبتها السفن وخروجها من إسر العوامل الطبيعية ، الرياح والمد والجزر وما اليهـا ، أو بسبب زيـادة حمولة السفن ، فانهـا أدت فى نفس الوقت الى زيـادة الحاجـة الى محطات تموين من الفحم والمياه ، وكان لمصر بحكم موقعها المتفرد هـذه الميزة ، وهى ميزة كان مفروضا الا تقتصر على السفن الأجنبية وان تفيد منها السفن المصرية ٠

وقد تركت هذه المتغيرات ، المصرية والعالمية ، بصماتها على مستوى المنطقة ، خاصة العلاقات بين مصر وبين بقية أنحاء الامبراطورية العثمانية ، فبعد أن كانت هذه العلاقات تتم أساسا من خلال القوافل البرية أصبحت تتم فى جانب منها من خلال النقل البحرى ، الأمر الذى جعل للأسطول المصرى التجارى وظيفة هامة فى الاتصال مع سائر انحـاء الامبراطورية على طول السواحل الشرقية والشمالية الشرقية للبحر المتوسط ، كذا مع السواحل الشرقية للبحر الأحمر ٠

وفى ضوء كل هذه الاعتبارات المصرية والاقليمية والعالمية جاء اختيار الدراسة فهما لطبيعتها وادراكا لأن الأسطول التجارى المصرى لم ينشأ من فراغ أو اشباعا لرغبة خديوية لمضاهاة الدول الأوربية الأمر الذى قد ينطبق على بعض المناحى من ســياسات التحديث التى اتبعها الخديو اسماعيل ، كدار الأوبرا أو انشاء مجلس النواب ولكنه لا ينطبق على بناء الأسطول التجارى المصرى ٠

ومع قضية (الاختيار) وصعوباته التى وفرت لهذه الدراســة خصوصيتها تأتى قضية (طبيعة) الدراســة التى كانت تقتضى اعدادا خاصـــا ٠

فالدراسة التى تقع بين دفتى هذا الكتاب لا يمكن توصيفها بأنها دراسة سياسية خالصة كما لا يمكن توصيفها بأنها دراســة اقتصادية

بحتة .. فهى فى بعض جوانبها اقتصاد ، وفى جوانب أخرى علوم بحار ، وفى جوانب ثالثة ادارة ، وفى جوانب أخيرة سياسة .

والتعامل مع الدراسة من هذه المنطلقات كان يتطلب من صاحبها استعدادا واعدادا خاصين ، ولعل الجهد الذى تطلبه هذا الاعداد يتضح بسهولة من قائمة المراجع التى استعان بها الأستاذ خلف عبد العظيم والتى تنوعت بين هذه الميادين المختلفة ، بين علوم البحار والادارة والاقتصاد والسياسة بل والتاريخ الحربى .

فضلا عن ذلك فان التعرض لهذا الموضوع من جانبه التاريخى قد قاد الباحث الى الانكباب على الوثائق المصرية ، خاصة أوراق شركات الملاحة التى نشأت فى تلك الفترة والتى غاص الباحث بين أوراقها فأتى بكل كبيرة وصغيرة فى تنظيماتها أو اقتصادياتها أو طريقة العمل فيها برا وبحرا .

وقد قدم لنا فى هذه المناسبة أدق التفاصيل التى ترسم صورة كاملة للبحرية التجارية من ادارتها العليا الى وكلائها المنتشرين فى شتى الموانى التى تتعامل معها الى نظام العمل والتعامل على سفنها من قباطينها الى أصغر العاملين على متنها .

لكل هذه الأسباب فاننا نرى أن هذا العمل عن البحرية التجارية فى مصر فى فترة من فترات التحول التاريخى انما تقدم دراسة فريدة فى هذا المجال نعود ونقول انها تسد فراغا هاما فى مجال الدراسات التاريخية عموما وفى مجال دراسات التاريخ البحرى على وجه التخصيص، وعلى الله قصد السبيل .

دكتور يونان لبيب رزق

استاذ التاريخ الحديث ـ جامعة عين شمس

مقـــدمة

تتناول هذه الدراسة « تاريخ البحرية التجـارية المصرية ١٨٥٤ — ١٨٧٩ » ، ولهذا البحث أهميته التى دفعت لاختياره ســواء بالنسـبة للموضوع أو الفترة التاريخية ، أو على صـعيد التخصص الأكاديمى فى دراسة تاريخ مصر الحديث .

ففى مجال أهمية اختيار الموضوع ، وضح أن مصر تتميز بموقـع جغرافى ملاحى ، وأن هذا الموقع تمت فيه اصلاحات ملاحية كان من شأنها تشجيع العمل البحرى ، منها ما تم فى عهد محمد على باشا وأهملت فى عهد عباس باشا الأول ، ثم طورت فى فترة الدراسة ، ومن ذلك ترسانة الاسكندرية وتجديد وانشاء الفنارات وغيرها ، ثم الاضافة الجوهرية لمزايا الموقع الملاحى والاصلاحات « حفر قناة السويس » ، علاوة على ذلك شهدت مصر فى هذه الفترة تطورا على صعيد مد النفوذ السياسى وتطورا فى حركة التبادل الخارجية ، كذلك مشاركتها فى كثير من المعارك الحربية خاصة فى عهد اسماعيل باشا ، مثلما شهدت تزايد نشـــاط التجار والسفن والشركات الملاحيـــة الأجنبية منذ انهيار الاحتكار فى أواخـــر عهـد محمد على .

بالتالى فان دراسة البحرية التجارية المصرية تعكس محاولة الوقوف على نجاح مصر فى ايجاد أسطول تجارى خاص بهـا يفيـــد من موقعها وما أجرته من الاصـلاحات ، ويسهم فى حركة تطورها ويدعم أسـطولها الحربى ويحـد من سيطرة السفن الأجنبيـة فى أعقاب انتكاسة النشاط البحرى فى عهد عباس باشا الأول ، مثلما يسهم بدوره فى الربط بين مصر والعالم الخارجى .

كذلك تتيح هذه الدراسة المجال لرصد مسألة التطور الحضارى المصرى وتواصله مع التطور العالمى بعد اكتشـــاف البخار واتســـاع

استخداماته ، والذى كان يعتبر ثورة فى عالم الملاحة ، مثلما تتيح المجال لمقارنة حجم تطورها مقارنة بالدول الأوربية ، ثم تفوقها عما امتلكته الدولة العثمانية ، وتقدم بالدليل العملى الموثق حقيقة قوة البحرية التجارية المصرية ، كذلك تقدم أدلة فى جوانب كثيرة منها تطور حركة الاستثمارات المصرية المبكرة فى شركات المساهمة التى توجب التحفظ ازاء القول بسيطرة المشروعات الأجنبية ، كذلك مدى الضرر الذى أصاب مشروعاتها من سوء ادارة بعض الأجانب وتضيف أبعادا جديدة لمسألة الصراع السياسى بين مصر وانجلترا فى البحر الأحمر ، مثلما تضيف أبعادا أخرى على صعيد العلاقات المصرية العثمانية ، وأن البحرية التجارية لم تكن بأية حال بعيدة عن لعبة السياسة بكل ايجابياتها وسلبياتها ، فهى لاتقتصر على تناول موقعها أو دورها فى اطار خصوصية العلاقة المصرية العثمانية ، أو خصوصية علاقة مصر التاريخية بالأماكن الاسلامية ، أو الاطار السياسى الذى ربط بين مصر وملحقاتها فى افريقيا ، وانما تمتد لرصد آثار العلاقة مع الدول الأجنبية سواء بالنسبة للاستثمارات أو نشاط السفن فى نقل التجارة والركاب والبريد وكيفية تصدى السفن التجارية المصرية لتجارة الرقيق قبل توقيع المعاهدة الانجليزية المصرية ١٨٧٧ .

وبصفة عامة فهى تساعد بالاضافة الى هذه الجوانب ـ على دراسة عهدين متباينين فى فترتى حكم محمد سعيد باشا واسماعيل باشا ، التى تزاوجت فيهما سمات الطموح الذى أعقبه التقهقر فى عهد أولهما ، وفى عهد ثانيهما الطموح الأكبر الذى شهد الكثير من العقبات ولكن تخطاها للازدهار ، فغدت البحرية التجارية المصرية النشاط الذى استمر مصريا خالصا ومتطورا فى المحيط الخارجى دون تأثره بصندوق الدين والمراقبة الأجنبية فى أخريات عهده .

وبين هذا وذاك تناقش الدراسة أمورا كثيرة منها على سبيل المثال مراحل تأسيس وتصفية وتحول المشروعات البحرية ، وحركة التمصير التى أقدم على تنفيذها سعيد باشا فى المجيدية ، وتوقيت ظهور حركات الاضراب أو الفرار من السفن فى العهد ذاته ، وتوقيت وأسباب اطلاق الاسم السلطانى على النشاط المصرى « المجيدية ـ العزيزية » ، ثم الاطاحة بهذا الاسم واعادة تسميتها نسبة للحكومة الميرية أو الخديوية ودلالة تلك التغيرات ، كذلك مسألة محاولة رهن الخديوى اسماعيل لأسهمه فى الشركة العزيزية فى بورصة لندن وأسباب تراجعه عن ذلك ـ وتساعد الدراسة على رصد الأسماء والمسميات والأنواع التى وجدت من السفن ، وأيضا الطبيعة الخاصة التى كانت تميز العمل داخل السفن فى عالم البحار ، بالاضافة الى التوكيلات الملاحية الخارجية التى انتشرت فى الكثير

والكثير من الموانيء ، وبدت كنقاط تثبت التواجد المصرى فى الجهـــات الخارجيـــة •

وأما بالنسبة للفترة فقد وضح أنها تبدأ ١٨٥٤ ويقصد بها بداية تولية محمد سعيد باشا الحكم حيث جاءت فترته فى أعقاب فترة انتكاسة سابقة وبالتالى تعطى ملمحا من النشاط ، مثلما كانت الارهاصات الأولى مواكبة لبدايات عهد سعيد باشا •

وأما بالنسبة لانتهائها بعام ١٨٧٩ ، ويقصد بذلك اقترانها بنهاية عهد الخديوى اسماعيل ، لأنه وضح مدى التلازم بينه وبين هذا النشاط ، وخاصة منذ تحوله من الشركة العزيزية الى مصلحة وابـورات البوسـتة الخديوية التى اتخذت اســـمه ، واضمحلت من بعده ، لأنه كان بمثابة صاحبها والأب الروحى الراعى لها •

والفترة برمتها كانت متميزة ومتباينـــة فى تاريخ مصر الحديث ، لأن كلا العهدين كان متميزا ، ففى أولهما تميز عما قبله فبدا بمثابة التطور بعد الانتكاسة ، وعهد ثانيهما كان يجســـد الطموح لمصر وكانت فترته تسبق عهد ابنه توفيق الذى شهد ــ بعد قليل ــ الاحتلال البريطانى •

أما أهمية هذه الدراسة على صعيد التخصص الأكاديمى فى دراسة تاريخ مصر الحديث ، فانها محاولة بحثية للحاق بالدراسات التى سبقت كثيرا المدرسة التاريخية فى دراسة هذا النوع من النشاط اذ على الرغم من عدم أسبقية تناول هذا المجال فى أقسام التاريخ بالجامعات المصرية ، بالاضافة الى أن ما تناوله بعض المؤرخين لم يكن يتعدى الوريقات ، فانه على العكس من ذلك ، توجد تخصصات الاقتصـاد البحرى فى كليـــات التجارة ، وتخصص القانون البحرى فى كليـــات الحقوق ، ويفوق هذا وذاك وجود أكاديمية بأسرها للنقل البحرى ، وحتى وقت قريب كانت توجد وزارة مستقلة بذلك ، أى أن الاهتمام كان مكثفا فى عدة تخصصات بهذا النشاط ، بينما تأخرت دراسة ذلك فى التاريخ الحديث الى ما قبل هذه الدراسة ، وكان ينبغى أن يحـدث العكس ، أن يـكون التاريخ هو المعين الذى تنهل منه التخصصات الأخرى •

ومن المفارقات أن السفن والأنشطة البحـرية قد تم دراســـتها باستفاضة ولكن ذلك كان للفترات التى تسبق زمنيا التاريخ الحديث ، على أنه تبدو أهمية دراستنا هذه فى ضوء اختلاف منهج التناول والمعالجة التى تتبعها التخصصات الأخرى ، وهى تشمل سبعة فصـــول تتناول الظروف التاريخية ومشروعات البحرية التجارية المصرية والادارة بمختلف جوانبها والسفن وتطورها الكمى والكيفى والتوكيلات الملاحيـــة ثم دور

السفن التجارية في النشاط الخارجي ، وتقتضى الأمانة العلمية الاشارة الى أن هذا الكتاب كان فى الأصل رسالة ماجستير - للباحث بنفس العنوان - غير منشورة بقسم التاريخ - كلية البنات - جامعة عين شمس، وقد أجازتها بامتياز اللجنة العلمية التى أكن لها كل تقدير واحترام ، أستاذى الدكتور يونان لبيب رزق - الذى رعانى كابن - مشرفا أ٠د/ أحمد عبد المنصف محمود أستاذ الادارة والاقتصاد بالأكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية ، أ٠د/محمد عبد الرءوف سليم بالكلية ، وقد اقتضت ضرورة اعدادها للنشر - بما يتفق مع هذا الحيز - حذف بعض الفصول والعناصر مثلا فصل خاص بالمؤسسين والمساهمين وانتماءاتهم وكذلك الملاحق ٠٠ دون اخلال جوهرى بالمادة العلمية ، والدراسة فى مجملها تعتمد على كم كبير من الوثائق غير المنشورة والدوريات والمراجع المتخصصة ، وأوردنا بيانها فى قائمة المصادر والمراجع ٠

وفى النهاية فانى مدين بالفضل لكل من قدم لى العون ووقف الى جانبى منذ أن كانت فكرة حتى خروجها على هذه الصورة ، أساتذتى فى سائر الجامعات المصرية وخاصة أستاذى الدكتور صلاح العقاد ، وأستاذى الدكتور رءوف عباس والدكتور يواقيم رزق والأخ الصديق الدكتور حمادة محمود اسماعيل الذين وقفوا كثيرا الى جانبى ، وفى مجال عملى رؤسائى وزملائى فى الهيئة المصرية العامة للكتاب وخاصة مركز تاريخ مصر المعاصر والمركز الاعلامى وادارة النشر وقطاع المطابع ودار الوثائق القومية ٠٠ أما زوجتى وأولادى فاننى أعجز عن التعبير بما يستحقونه من الشكر والعرفان ، وكذلك أبناء قريتى « البركة - ملوى » أهلى جميعا ٠٠ الذين دعموا خطوى بكل حب واخلاص ٠٠ أسأل الله أن يجزى الجميع عنى خيرا ٠

وبصفة عامة فان هذه الدراسة ما هى الا محاولة يأمل الباحث أن تسد نقصا فى المكتبة التاريخية وأن تمثل اضافة فى مجال دراسة البحرية التجارية وتاريخ مصر الحديث ٠

وبالله التوفيق ،،

المؤلف



البحرية التجارية فى مصر قبل ١٨٥٤
ماهيتها والمعطيات الجغرافية وخلفيتها التاريخية

أولا : البحرية التجارية بين عمومية التعريف وخصوصيته .

ثانيا : الموقع الملاحى المصرى فى ضـــوء المعطيات الجغرافيـة والتدخل البشرى .

ثالثا : الخلفية التاريخية « البحرية التجارية فى مصر فى عهد عباس باشا الأول .

اولا : البحرية التجارية بين عمومية التعريف وخصوصيته

تشغل البحار والمحيطات ما يقرب من ثلاثة أرباع مساحة العالم (١)، وكان من شأن تلك المساحات أن تمثل حاجزا بين الاتصـــال ، بيد أن الانسان تمكن من قهر ذلك الحاجز ، فسطر فى « قصة ركوب البحر فصلا ممتعا » (٢) ، وجاء التطور الحضارى فأخضع البحر والأنشطة الانسانية القائمة عليه للعلم والدراسة ، ومن ثم جاءت التصنيفات تميز كلا من تلك المجالات على حدة ٠

اولا : مدخل عام :

بداية وقبل التصدى لمحاولة فهم ماهية البحرية التجارية ، هناك مفاهيم ينبغى ادراكها فى اطار تطور الأنشطة البحرية تاريخيـــا ، ففى البداية جاءت الملاحة التى يرجع تاريخها الى الانسان الأول ، وربما حين اكتشف طفو الأجسام على سطح الماء وامتطاها بحبه وتطلعه الغريزى ، أو حينما اضطرته الى ذلك غريزة حب البقاء ، ويرى البعض أن الملاحة قد بدأت بصورة جدية ، حينما فكر الانسان « فنا » فى استخدام وتوجيه السفينة الأولى ، للسير بها فى خط سير معين » ، ثم أخذ يطور هذا الفن خلال آلاف السنين الى علم واضح الأركان (٣) ، حتى بدت الملاحـــة فى العصر الحديث تعنى « فن تحديد موقع السفينة ٠٠ وقيادتها بأمان من مكان الى آخر (*) » ٠

---

(١) عبد الحكيم جمال الدين : حرية البحار العامة « مجلة الأسطول » : العدد ٤ ، اكتوبر ١٩٥٣ ، ص : ٦٦ ٠

(٢) د٠ صلاح الدين على الشامى : النقل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف ، الأسكندرية ١٩٧٦ ، ص : ١٤١ ٠

(٣) الفونس حبيب صادق : تاريخ الملاحة ، « الأسطول » : العدد ٢٧ ، فبراير ١٩٦١ ، ص : ١٨ ٠

(*) يعبر عنه بالانجليزية Navigation is the art of finding the position of the ship ..., and conducting her safely from place to place.

ـ محمد فرغلى : الملاحة البحرية الالكترونية ، مراجعة ياقوت أمين ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ١٩٧٩ ، ص : ١٣ ٠

ولما كانت الملاحة فى ضوء هذه التعريفات قد بدت فى صورة مصطلح عام ينصرف « مكانيا » الى سائر المياه سواء كانت فى البحار أو المحيطات أو الأنهار وهو ما تتناوله تفصيلا البحوث القانونية (٤) ، من ثم حاولت بحوث البحرية الى التوصل الى تعريف محدد للملاحة البحرية على حدة ، فذكرت « أنها سبيل من سبل النقل ٠٠ فى البحار والمحيطات التى هى ملك مشاع للجميع ، وطريق ٠٠ أو ممر ينطبق عليه القول المأثور The Oceans Fields are Fair and Free (٥) ، وهى فى ذلك تلتقى مع الآراء القانونية فى اعتبارها « الملاحة البحرية » أنها التى تتم فعلا فى البحر بأوصافه الطبيعية والجيولوجية ٠

أما من حيث أنواع الملاحة البحرية ، فقد تعددت الآراء حولها ، فالبعض يصنفها تبعا لأهميتها الى نوعين : ملاحة رئيسية تندرج تحتها جميع أنواع الملاحة البحرية بحسب أغراضها كالتجارة وغيرها ثم الملاحة المساعدة كالارشاد وما الى ذلك ، ثم تقسم حسب المسافة والأخطار الى ملاحة فى أعالى البحار ثم ملاحة ساحلية ، وهذه الأخيرة تنقسم الى ساحلية صغرى أى بين ميناءين على بحر واحد ، وكبرى بين ميناءين على بحرين مختلفين ، أو تقسم النوع ذاته الى ملاحة « ساحلية أهلية » و « ساحلية دولية » (٦) ، ورأى آخر يضيف الى أقسام الملاحة الساحلية « شاطئية أو حدية » (٧) ، وفى الاطار المكانى لاتغفل كون الملاحة بحرية أو نهرية أم مختلطة بينهما معا ٠

ثم تطرح بعض بحوث البحرية تقسيمات أخرى للملاحة البحرية ، فهى تبعا للمدى : ساحلية ثم مفتوحة فى جميع البحار ، أو خليط بينهما ،

---

(٤) تعرفها البحوث القانونية تارة بأداة الملاحة واخرى تبعا لمكانها ، وثالثة للقانون الذى تعامل به وغير ذلك ، وللمزيد : ـ

ـ د٠ أميرة صدقى : دروس فى القانون البحرى ، جزء أول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ط ١٩٧٤/١ ، ص ـ ص : ٢٩ ـ ٣٩ ٠

ـ د٠ محمد طلعت الغنيمى : دراسات فى القانون البحرى ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ط ١٩٥٦/١ ، ص ص : ١٧ ، ١٨ ٠

ـ د٠ محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ، جزء أول ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص ـ ص : ١٤ ـ ١٧ ٠

(٥) أسامة محمد عدلى عبد المعطى : صناعة النقل البحرى ، بحث غير منشور ، باشراف أستاذ : محمد توفيق ، معهد ادارة واقتصاديات النقل البحرى ، أكاديمية النقل البحرى ، الاسكندرية ، د٠ت ، ص : ١ ٠

(٦) للمزيد : د٠ محمد كامل أمين ملش : الملاحة الداخلية فى التشريع العربى المقارن ، معهد الدراسات العربية ، القاهرة ١٩٦٠ ، ص ـ ص : ٣ ـ ٩ ٠

ـ د٠ محمود سمير الشرقاوى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٨ ـ ٢١ ٠

(٧) د٠ أميرة صدقى : مرجع سابق ، ص : ٣١ ٠

وتحوى الساحلية الملاحة الدولية والأهليـة ، وطبقا لمدى التوقـع الملاحى الى : ساحلية ، فلكية ، تقديرية ، ساكنة (٨) ·

وعلى الرغم من تباين تلك الآراء ، فانهـا تكاد تتفق جميعا على أن الملاحة البحرية من حيث أغراضها تنقسم الى ثلاثة أقسام : تجارية وهى ما يتناوله الباحث ، ثم صـيد وأخيرا نزهة ، ثم أضـاف البعض الحربية (٩) ·

ثانيا : ماهية البحرية التجارية :

لما كانت البحرية التجارية قد صنفت ضمن الملاحة الرئيسية ذات الغرض التجارى البحرى الواضح ، فانه لا تبدو ثمة اختلافات كبيرة حول ماهيتها ، فالمراجع القانونية ترى أنها « هى التى يراد بها نقل البضائع والمسافرين فى البحر بقصد تحقيق ربح وتخضع للقانون البحرى »(١٠)·

ولما كان هذا النوع من النشاط يتفق مع ماهيـة النقل التى هى « حمل الأشخاص والمتاع والأخبار من جهة لأخرى » (١١) ، من ثم اطلقت بحوث البحرية على ذلك النوع مصطلح « النقل البحـرى » تمييزا له عن الأنواع الأخرى ، ثم قسمته بحسب المكان الذى يتم فيـه الى نوعين : ساحلى ويشمل « نقل ساحلى كبير » ، فى حالة اذا ما كان النقل يتم بين ميناءين لدولة واحدة واقعين على بحرين مختلفين ثم « نقل ساحلى صغير » وهو الذى يتم بين ميناءين لدولة واحدة واقعين على بحر واحد ، أما النوع الثانى فهو ملاحة أعالى البحار ، وهو ما يتم بين موانىء دولة أخرى بغض النظر عن المسافة (١٢) ، ثم أضاف رأيا آخر ، أن البحرية التجـارية تبعا لخطوط سيرها تصنف الى خطيـة (Liner) أى معلومة السـير والزمن ، ثم حرة (Free) (١٣) ·

وفى الواقع ، فان مثل تلك الأمور التنظيمية كخطوط السير ومجالات

---

(٨) محمد فرغلى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٥ ـ ١٩ ، وقد أضاف لهذه الأنواع ، الملاحة بالراديو ·

(٩) وزارة النقل البحرى : النقل البحرى ، المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، القاهرة ١٩٧١ ، ص : ٥ ·

(١٠) ـ د· محمد كامل أمين ملش : مرجع سابق ، ص : ٩

ـ د· محمود سمير الشرقاوى : مرجع سابق ، ص : ٢١ ·

(١١) د· عبد العزيز مهنا : اقتصاديات النقل ، مطبعة الاعتماد ، مصر ط ١٩٣٦/٢ ، ص : ٥ ·

(١٢) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٥ ، ٦ ·

(١٣) محمد فرغلى : مرجع سابق ، ص : ١٦٠ ·

نشاط السفن في البحر ، كانت تتحدد وفقا لما تقره لوائح (نظامنامات) الشركات البحرية وما يقوم مقامها ، أما الرؤى القانونية السابق عرض نوعيات منها (١٤) ، فكان يعتد بها اذا استدعت الضرورة تطبيق القانون البحري ، وخاصة حين تواجه السفينة حوادث أو أخطار معينة (*) ، اذ أن السفينة تعتبر وسيلة أو أداة للملاحة عامة ، تنضوى ضمنها كافة أنواع السفن ومسمياتها (١٥) ٠

وعلى الرغم من تعدد الآراء حول التعريفات القانونية للسفينة (**)، فان الآراء لاتختلف حول اعتبارها جزءا من اقليم الدولة التي تحمل علمها ، ولكن السفن التجارية فهي لاتعتبر جزءا من اقليم الدولة (فيما يحدث منها أو لها) مادامت قد دخلت الموانيء أو المياه الاقليمية لدولة

---

(١٤) مما لم يتم تناوله تقسيمات مياه البحر الى مياه داخلية (البحار المغلقة وشبه المغلقة) ، مياه اقليمية أو بحر اقليمي خاص بالدولة ، منطقة مجاورة للسابقة ، أعالي البحار وتشمل كل أجزائه المتبقية ، وكانت تحكم تلك التقسيمات عدة أمور فقهية ٠

للمزيد : د٠ جعفر عبد السلام : قواعد العلاقات الدولية في القانون الدولي والشريعة الاسلامية ، مكتبة السلام ، القاهرة ط ١٩٨٥/١ ، ص ــ ص : ٤٧٢ ــ ٥٢٥ ٠

ــ رضا زين العابدين جمعه : النطاق المكاني للحروب البحرية ، « الاسطول » : العدد ٥٦ ، السنة ١٦ ، اغسطس ١٩٦٨ ، ص ــ ص : ٦٤ ــ ٦٦ ٠

(*) تصنف البحوث القانونية القانون البحري الى القانون البحري العام ، والخاص البحري ، وينقسم العام الى دولى بحرى وقانون ادارى ثم جنائي ، أما الخاص فينقسم الى دولي خاص بحرى ، والقانون التجاري ولكل من هذه القوانين حيز فقهى تطبيقي ، أما عن أمثلة تأثير ذلك في الحوادث فهو فيما يورده الدكتور ملش عن اصطدام السفينة التجارية المصرية « الشرقية » بسفينة هولندية تدعى Batnoir في نهر التاميس في ١٩ اكتوبر ١٨٧٩ ورفض الحكومة الانجليزية دفع الحكومة المصرية بعدم الاختصاص ، واستصدرت الشركة الهولندية أمرا من المحكمة البحرية العليا في لندن بحجز السفينة ، لأن الصدام وقع في المياه الانجليزية ٠

للمزيد : ــ د٠ أميرة صدقي : مرجع سابق ، ص : ٤ ٠

ــ د٠ محمود سمير الشرقاوى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٣ ، ٤ ٠

ــ د٠ محمد كامل أمين ملش : مرجع سابق ، ص : ٥١ ٠

(١٥) درويش النخيل : السفن الاسلامية على حروف المعجم ، جامعة الاسكندرية ١٩٧٤ ، ص : ٥٧ ، وللمزيد سيتم تناول ذلك في « سفن البحرية التجارية » ٠

(**) تذكر المراجع القانونية عدة آراء حول تعريف السفينة منها « انها كل منشأة تستخدم في السير بحرا ، أو انها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد » ، وكذلك قولهم « أنها كل منشأة تعمل عادة او تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح » ٠

للمزيد : ــ د٠ أميرة صدقي : المرجع السابق ، ص ــ ص : ٤٢ ــ ٤٥ ، ــ د٠ محمود سمير الشرقاوى : المرجع السابق ، ص ، ص : ٤٦ ، ٤٧ ٠

أجنبية (١٦) » ، وهى فى ذلك عكس السفن الحربية مثلا ، التى تعتبر جزءا من اقليم الدولة أينما حلت ، مع ملاحظة أن جميع السفن البحرية متى غادرت موانيها الوطنية تصبح ادارتها كمجتمع مستقل ، كما أنهـــا مجتمعة تتباين مواصفات كل منها حسبما يقتضيه نشاطها ، ولذا يمكن أن نطلق على البحـرية التجـارية تبعا لسفنها الخاصـة ونشاطها الخاص الأسطول البحرى التجـارى Commercial Maritime Fleet ، وان كان البعض قد أورده كذلك (١٧) اذا كان مملوكا للدولة ، أما اذا كانت السفن التجـــارية مملوكة للأفراد أو الشركات المساهمـة فاصطلح على أنهـــا Merchant Ships ، وعادة فقد كان عماد هذا أو ذاك مجموعة السفن التجارية The Merchantile marine أو السفن المختصة بالتجـارة البحرية The merchant maritime Shipping لكن فى ضوء المعطيات التاريخية تداخلت أعمال السفن التجارية مع بعض أغراض ملاحية أخرى، كأن يتم استخدامها أو تحويلها للأغراض الحربية ، كذلك لم يكن يتحدد صراحة فى خطوط سيرها هل هى خطية أم حرة ، أو أنهـا كانت تزاول الاثنتين معا ، وذات الشىء بالنسبة لتقسيمات نشاط البحرية التجـارية تبعا للمسافات والأخطار ، فقد كانت تبحر فى جميع المناطق الساحلية والاقليمية والمجاورة ، وأعالى البحار أو فى بحر واحد أو أكثر ، بين الدولة الواحدة أو عدة دول ، أى أن النشـــاط لم يكن يتم طبقا للتصنيفات الحاضرة التى عرض لها الباحث ، وانما كان واقع النشاط مؤيـدا لهـا ومتسقا مع غالبيتها فى ضوء ظروف الفترة التاريخية للبحث (*) ، الأمر الذى يدفع بأن مثل هذه التصنيفات القانونية والبحرية الحالية ، لم تكن واضحة المعالم فى مصر الحديثة ، خاصة ازاء تحديد ماهيـة التخصص الدقيق لاستقلال البحرية التجارية وكونها ذات غرض ملاحى محدد .

كذلك يمكن القول بأن عدم وضوح صورة التصنيفات الحاضرة فى ضوء المعطيات التاريخية ، قد أدى الى حقيقتين يمكن ملاحظتهما فى غالبية البحوث التاريخية التى تناولت هذا الموضوع وهما :

---

(١٦) كمال عبد الرحيم : السفن فى البحر لأى قانون تخضع « الاسطول » العدد الرابع أكتوبر ١٩٥٣ ، ص : ٦١ .

ــ د. هشام على صادق : السفينة مجتمع مستقل ، « الاسطول » العدد ٧٧ السنة ٢٢ يونية ١٩٧٤ ، ص ــ ص : ٣١ ــ ٣٨ .

(١٧) مصطفى محمد عبد العزيز : النقل البحرى فى خـدمة القوات المسلحة ، « الاسطول » نفس العدد والتاريخ ص : ٦ .

(★) سيتم تناول ذلك من خلال الرصد التاريخى بدءا من المبحث التالى وحتى نهاية الدراسة .

أولا : حدث نوع من التداخل فأطلق البعض مصطلح « الملاحة البحرية » مدلولا لنشاط الأسطول التجاري او الشركة البحرية (١٨) ، وقد عرض الباحث سلفا لمفهوم الملاحة المستقل باعتباره مفهوما عاما تندرج تحت لوائه أنواع متعددة ، متى اقترنت بالبحر .

ثانيا : يرتبط بهذه الملاحظة نقطة أخرى تتعلق بذات التداخل ، فلا يصح الحديث عن نشاط البحرية التجارية منضويا تحت مصطلح البحرية المصرية ، ويزول ابهام ذلك اذا ما أشرنا الى العرف البحرى (*) الذى قضى بقصر اسم « بحرية » على سفن الحرب والسفن التى تؤدى وظائف الشرطة (١٩) ، وفى غيبة تلك النظرة العرفية تتداخل رؤى كثيرة ، ولذا أصابت بعض البحوث التاريخية حين دققت واتخذت مصطلح البحرية مدلولا للأسطول الحربى (٢٠) Naval Fleet ، وبالطبع تلك التى حددت الأسطول التجارى مدلولا للبحرية التجارية (٢١) .

ومن المرجح أن ذلك يرجع الى عدة عوامل : كتداخل النشاط بين

---

(١٨) راجع : ـ د. أحمد أحمد الحته : تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر ، مكتبة النهضة العربية ط ١٩٥٨/٣ ، ص : ٢٣٦ .

ـ د. سمير محمد طه : الملاحة البحرية فى عهد محمد سعيد باشا ، مكتبة سعيد رافت ، جامعة عين شمس ، القاهرة ١٩٨٤ ، ص ، ص : ١ ، ٣ .

(*) تناولت البحوث القانونية العرف البحرى فى مواضع متعددة ، فذكرت د. أميرة صدقى « أن القانون البحرى قد نشأ نشأة عرفية فى شكل عادات اتفاقية متعارف عليها فى البلاد المهتمة بالملاحة البحرية ، ثم توالى الأخذ بهذه العادات حتى استقر احترامها فى النفوس وأصبح لها قوة الزام ذاتية » ، وأضاف د. جعفر عبد السلام « أن المؤتمرات القانونية تحاول أن تقنن أساسا القواعد العرفية السائدة بين الدول كاساس لعملها فى مجال وضع اتفاقية لقانون البحر » ، وأضاف د. سلامة عبد الله « لذا وجب حتما ان تكون نصوص القانون .. موافقة للعرف » .

للمزيد : ـ د. أميرة صدقى : مرجع سابق ، ص : ١٥ . ، ـ د. جعفر عبد السلام : مرجع سابق ، ص : ٤٨٦ .

ـ د. سلامة عبد الله : مقدمة القوانين ، مطبعة رعمسيس ، القاهرة ١٩١٣ ، ص ، ص : ١٦ ، ١٧ .

(١٩) مجلة الجيش المصرى : العدد الثالث من المجلد الأول ، يناير ١٩٣٩ ، « بحث تاريخى فى البحرية » ص : ٣٦٠ .

(٢٠) السيد سيد أحمد دياب : البحرية المصرية خلال حكم اسماعيل ١٨٦٣ ـ ١٨٧٩ ، رسالة ماجستير غير منشورة باشراف أ.د / عمر عبد العزيز ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة طنطا ١٩٨٥ ، ص : ج ، من المقدمة .

ـ د. محمد محمود السروجى : البحرية المصرية فى العصر الحديث « تاريخ البحرية المصرية » جامعة الاسكندرية ١٩٧٣ ، ص ، ص : ٦٠٧ ، ٦٠٩ .

(٢١) د. محمد صبرى : تاريخ مصر الحديث من محمد على الى اليوم ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ط ١٩٢٦/١ ، ص : ١٣١ .

السفن الحربية والتجارية وعدم بروز دقيق فى بعض الفترات التاريخية لدور كل منها على حدة ، أو لعدم تبلور النشاط فى أوجه متكاملة ، وربما لغيبة وثائق البحرية التجارية المصرية وهو الأرجح ، وعلى أية حال ، فانه فى ضوء الرؤى التصنيفية والنظرة التاريخية يمكن القول بأن « البحرية التجارية » (الأسطول التجارى) هى فرع متميز من الملاحة البحرية ، مجال نشاطها البحر بجميع أجزائه ، أدواتها الأولى السفن البحرية للأغراض التجارية بمواصفاتها المتميزة ، وعملها الأول النقل والتجارة ، فى اطار النظم البحرية التى تكفلها السيادة الوطنية والقوانين الدولية » ٠

ثالثا : أهمية البحرية التجارية وواجباتها :

تبدو أهمية البحرية التجارية الأولى والأساسية فيما تقوم به من دور فى نقل التجارات الدولية عبر البحار ، ولما كان التبادل الدولى عبارة عن المعاملات التجارية فى صورها المتعددة ، التى تنشأ بين أفراد وحكومات يقطنون وحدات سياسية مختلفة ، ومن ثم أصبح هذا التبادل ذا طبيعة مزدوجة ، لأن كل دولة تعتبر مصدرة ومستوردة فى وقت واحد (٢٢) ، وهذا الازدواج كان يملى بالضرورة وجود سفن تلزم لنقل حركتى أو شقى التبادل وهما الصادرات والواردات ، التى تشمل بطبيعة الحال البضائع والركاب والأخبار اتساقا مع طبيعة النقل ٠

وقد أذكى من أهمية استخدام السفن فى النقل الدولى حتى نهايات فترة البحث خلال القرن التاسع عشر ، أنها تكاد تكون الوسيلة الغالبة والرئيسية فى حركة النقل العالمى ، اما اعتمادا على كون المياه فى البحار والمحيطات وغيرها هى الغالبة على سطح الكرة الأرضية ، وبالتالى فهى المتسع الأكبر الذى يتيح الحركة لأدوات النقل البحرية ، واما لكونها كانت تسبق فى الاستخدام تبعا للتطور الحضارى العالمى وسائل النقل الدولية الأخرى ، التى لم تكن قد استخدمت بعد كالوسائل الجوية (*) أو البرية الحاضرة المتمثلة فى السكك الحديدية ، وخاصة على مستوى مصر والدول المجاورة ٠

---

(٢٢) د ٠ حسن كمال : أصول التجارة الدولية ، ص : ١٢ ٠

(★) جاءت فقرة فى المجلة الأمريكية To use the sea عن النقل البحرى ومقارنة اهميته وجدواه بالنسبة للنقل الجوى تقول « من قال بأن النقل بالطائرة أسرع من النقل البحرى ! ، فلو قارنا بين حمولة الطائرة وعدد الرحلات التى يمكن ان تقوم بها لكى تنقل كمية البضائع التى تنقلها مركب واحدة ، لعلمنا من هو أسرع » ٠

– شريف على حجازى : النقل البحرى كأحد عناصر القوة البحرية ، بحث غير منشور باشراف أ٠ محمد شفيق ميرا ، قسم ادارة واقتصاديات النقل البحرى ، الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، الإسكندرية ، د٠ت ، ص : ٣٥ ٠

وبالاضافة الى ذلك فان النقل البحرى قد بدا حسبما يراه البعض « الأمثـل فى خـدمة التجارة الدولية (لأنه) الأرخص والأقل كلفة ، وهو الأكثر مرونة واستجابة للنمو المتوالى فى حجم هذه التجارة ٠٠ ويزكى هذا الاستخدام قاعدة اقتصادية تقول أن رأس المال الذى يوظف فى عملية النقل البحرى يكون الأقل دائمـا بالقياس الى أجرة نقل الطن الواحد بالمقارنة مع استخدام وسائل النقل البرى ٠٠ » (٢٣) ، وهى بذلك تعتبر الركيزة الأساسية لقيام التبادل بين الدول ، ومن ثم تبدو واجبات البحرية التجارية متلازمة مع أهميتها ، مع كونها تلعب دورا هاما ومتزامنـا مع تطور التبادل وهو ما فسره البعض بقوله عن علاقتها بالتبادل التجارى :

« ٠٠ هذه العلاقة ٠٠ تكاد تكون عضوية قبل أن تكون موضوعية ، فعملية النقل البحرى تدعم التجارة ٠٠ والتجارة تدعم عملية النقل البحرى لحساب الحركة المرنة بين مجتمع الدول ٠٠ ومن ثم يكون النمو متوازيا ومتوازنا بينهما ٠٠ » (٢٤) ٠

ومن الوجهة الاستراتيجية ، يمكن للدولة توجيه النقل البحـرى بشكل أو بآخر ، بما يسمح بخدمة أهدافها الأكثر حيوية ، وحسبما يذكر البعض فى هذا الشأن أنه « فى أوقات السلم تعمل على تحقيق الأهداف الاقتصادية للدولة ، وتقديم الخدمات الحيوية للأسطول الحربى ، وتعمل فى أوقات الحرب على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للدولة أسـاسا ، علاوة على مايمكن أن تقدمه لخدمة الأهداف الاقتصادية » (٢٥) ، وهذا يفسر ملكية الدولة لهذا النشاط تارة ، ودعمها شركاته تارة أخرى ٠

وفى هذا المجال تغدو البحرية التجارية بما تؤديه من دور أحـد أركان قوة الدولة اتساقا مع ما تراه النظريات الحديثة من أن « قوة الدولة البحرية لاتحدد فقط بالأسلحة والقوات التى تملكهـا والتى يمكنها أن تؤثر بها على الأحداث ، ولكنها تحدد أيضا بأسـطولها التجـارى ٠٠ وجغرافيا المحيطات ومظهرها البحرى ٠٠ » (٢٦) ، وأيد ذلك رأى آخر فى وصفه القدرة البحرية Sea Power « بأنهـا هذا الشكل من القوة

---

(٢٣) د٠ صلاح الدين على الشامى : مرجع سابق ، ص : ٤١٨ ، وقد كانت دواب الحمل هى المستخدمة فى النقل البرى بين مصر وخارجها حتى نهاية فترة البحث ٠

(٢٤) المرجع نفسه ، ص : ٤١٧ ٠

(٢٥) ـ د٠ عبد الحكيم الرفاعى : الاقتصاد السياسى ، جـ١ ، القاهرة ط ١/١٩٣٦ ، ص ، ص : ٩٠٩ ، ٩١٠ ٠

ـ مصطفى محمد عبد العزيز : مرجع سابق ، ص ، ٦ ٠

(٢٦) يرى ذلك الادميرال جورشيكوف ٠ عن : رضا راشد حسين : القوة البحرية والتأثير السياسى « مجلة الاسطول » : العدد ٩٤ السنة ٢٨ ، مارس ١٩٨٠ ، ص : ٤٢ ٠

الوطنية التى تمكن مالكها من ارسال جيوشه وتجارته عبر البحار والمحيطات (٢٧) ٠٠ » ، ومن ثم فالسلاح البحرى يحقق الجانب العسكرى بينما تحقق البحرية التجارية الجانب الاقتصادى ٠

ولعل الشيء ذاته هو الذى حدا بالبعض الى القول بأن الاجابة على جواز اطلاق كلمة « استراتيجية » على غير الأمور العسكرية ، هى بلا تردد « نعم » ، « فقد أصبح واضحا مدى ترابط الأمور المدنية بالأمور الحربية وتداخلهما بما يتعذر معه الفصل بين اهتمامات المشتغلين بكليهما ، فما الاستراتيجية الا منهج تتحكم فيه نفس العوامل الجغرافية والاقتصادية والبشرية والعلاقات الدولية ، التى تتحكم فى أى أعمال كبيرة على مستوى الأمة ، ولا اختلاف بين المنهجين الا فى طبيعة مقومات أحدهما وأدوات تنفيذها عن الأخرى ٠٠ » (٢٨) ٠

أما بالنسبة لأهميتها وواجباتها المطلقة بالنسبة لاقتصاديات وقوة المجتمع ، فانها فضلا عن امكانية قيامها بالنقل والتموين فى وقت الحروب، فانها تظهر على الدوام أهمية امتلاك الدولة لأسطول تجارى وذلك لتحقيق عدة أمور يوجزها الباحث نقلا عما يشرحه البعض ، وتتمثل فى :

(منع المصاعب التى تكتنف خدمات النقل البحرى فى أوقات الحروب ، ـ تقليل اعتماد الدولة على الغير ـ ، التأثير فى (الأوساط) الملاحية ، ـ (امكانية تحقيق) التكامل الاقتصادى (البحرى) ، تنمية الصادرات ، ـ تحسين وضع ميزان المدفوعات) (٢٩) ٠

وفى ثنايا هذه النقاط تبرز جزئيات تتمثل فى كونها مصدرا أو موردا هاما للعملات الأجنبية (٣٠) ، فضلا عن تحقيقها عدم رضوخ النشاط الاقتصادى للدولة خارجيا للسفن الأجنبية ، وبالاضافة الى ذلك يتحقق من خلالها توفير فرص عمل للعمالة الوطنية ، ويعتبر الاقتصاديون أجور النقل التى يتقاضاها الأسطول التجارى بمثابة زيادة فى قيمة الصادرات (٣١) ٠

---

(٢٧) يرى ذلك « سيرتيرانس » قائد البحرية البريطانية ٠ عن : عدلى عبد الرحمن عطية : القوة البحرية والقدرة البحرية ، « مجلة الاسطول » : العدد ٨٦ السنة ٢٦ ، يونية ١٩٧٨ ، ص : ٤٦ ٠

(٢٨) شريف على حجازى : مرجع سابق ، ص : ١ ٠

(٢٩) المرجع نفسه ، ص ـ ص ٣٥ ـ ٤١ ٠

(٣٠) محمود عبد الهادى : التجارة عبر البحار والنقل بالسفن ، مجلة الاسطول : العدد ٧١ السنة ٢٠ ، يونية ١٩٧٢ ، ص : ٨٦ ٠

(٣١) أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى فى مصر ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ط ١٩٥٩/١ ،ص : ٩٢ ٠

ولاشـك أن تحقيق الأمور السابقـة يحقق أهدافا استراتيجية جوهرها اقتصادى وذات جـدوى سياسية ، ففى وجودها تنتفى امكانية اتخـاذ الدول الأجنبيـة من نشاط سـفنها وسيلة ضغط اقتصـاديه سياسية ، وأيضا فى الجانب السياسى تؤدى دورا معنويا حين ترفـع السفن أعلام الدول فى البحار التى تجوبها (٣٢) ، كما تحقق التواصل الاجتمـاعي بين الأفراد من جراء انتقالاتهم فضـلا عما يترتب عن ذلك من تواصل ثقافى وسياحى ٠

أما بالنسبة لعلاقتها بالموانىء ، فانه لايمـكن انكار أهميتهـا فى تنشيط عمل المـوانىء ، بما توفره من فـرص للعمـالة فى هذه الموانىء لخدمة السفن ، أو بما تتيحه من رواج حركة النشاط الداخلية بين الميناء وداخل البلاد ، بالاضافة الى الشق الخارجى الذى تؤديه ٠

لذلك يمكن القول بأن البحرية التجارية ذات شقين ، الأول يرتبط بجوهر عملها فى التجـارة والنقل الخارجى فى اطـار وفائهـا بمقومات النشاط الوطنى ، وذلك فى عدة مجالات يشير لها البعض بقوله « انهـا لاتحقق فقط أهدافا اقتصادية ٠٠ بل أيضا ٠٠ أهدافا سيادية ٠٠ كذلك ٠٠ تحقق أهدافا حضارية ، حينما تنقل الأفكار والثقافات والمدنيات من مكان لآخر » (٣٣) ٠

أما الشق الثانى فهو ما يمكن أن يضيفه نشاطها على صعيد الدولة ذاتها داخليا عن طريق أجهزتها الادارية ، أو دورها فى تنشيط عمـل الموانىء الوطنية ٠

تلك هى الصورة المثلى لأهم واجبات البحرية التجارية ، ولكن لكى تقوم بحرية تجارية فى دولة ما فهذه يلزمها توافر عدة ظروف ودوافع فى مقدمتها بحرية الدولة ودرجتها ، ثم الامكانيات الطبيعية والبشرية ومدى توافر قاعدة حكومية واقتصادية متفهمة لأهمية وجودها ، وقد يعبر عن درجة بحرية الدولة والامكانيات الطبيعية بالعناصر الجغرافية ، ومن ثم تأتى بقية الظروف بفعل التدخل البشرى ، وهو ما يحاول الباحث تناوله فى العناصر التالية فى ضوء الظروف التاريخية ، وذلك للوقوف على ظروف البحرية التجارية المصرية والدور الذى قامت به فى هذا القياس ٠

---

(٣٢) سميح أحمد ابراهيم : سياسة الدولة وعلاقتها بالاستراتيجية البحرية ، « مجلة الاسطول » : العدد ٢٧ السنة ٩ فبراير ١٩٦١ ، ص : ١٠ ٠

(٣٣) جمال عبد البر : ذاتية القانون البحرى ، مجلة الاسطول العدد ٦٤ السنة ١٨ ، أغسطس ١٩٧٠ ، ص : ٤٩ ٠

ثانيا : الخلفية الجغرافية

يتناول هذا الحيز التمهيدى ، العناصر الجغرافيـــة فيما يتصـــل بالموقع الملاحى لمصر (*) ، ثم التطورات الملاحية التى طرأت على الموقع بفعل التدخل البشرى • وذلك للانتهـاء الى الخلفية التاريخيـــة للبحـــرية التجارية ذاتها •

« مدى استعداد الموقع الجغرافى المصرى للنشاط الملاحى »

يشغل الموقع المصرى جغرافيا ، قطرا مربع الشكل ، يحوى تقريبا مســـاحة تزيد قليلا عن المليـــون كيلومتر مربع « ٦٠٠ر١٩ر١ كم٢ » ، وتمتد بين دائرتى عرض ٣٠ر٣١° شمالا ، ٢٢° ، جنوبا (شمال خط الاستواء) وبين خطى طول ٣٠ر٣٦° شرقا ، ٢٥° غربا (شرق جرينتش) •

أما بالنســـبة لاجمالى أطوال الحدود المصرية فيبلغ نحـــو ٤٩٨٤ كيلومترا ، منها الحـــدود البحرية ٢٥٨٤ كم ، أما البحـــرية فهى نحـــو ٢٤٠٠ كم ، يبلغ طول الساحل الشمالى على البحـــر المتوسط الممتد بين رفح والسلوم حوالى ٩٥٠ كم ، ويبلغ الساحل الشرقى على البحر الأحمر من طابا حتى الحدود السودانية نحو ١٩٥٠ كم (٣٤) •

فاذا تأملنا هذا الموقع ، نجد أن حدوده البرية على الرغم من طولها النسبى عن البحرية تقل جدوى استخدامها تبعا للظروف الطبيعية التى تتخللها ، فهى نحو ١٢٨٠ كم فى الحدود الجنوبيـــة مع الســـودان ،

(★) يرى البعض ان عملية ركوب البحر ذاتها واستخدام السفن ، تحكمها ضوابط متنوعة تنشا فى مجملها تاسيسا على عاملين هامين هما ، العامل الطبيعى أى البحر ، ثم العامل الاقتصادى من حيث اقتصاديات الادارة والتشغيل للسفن ، وبين هذا وذاك يستهدف التدخل البشرى التوافق مع أبعاد العوامل الطبيعية فى التشغيل •

د• صلاح الدين الشامى : مرجع سابق ، ص : ١٥٢ •

(٣٤) ـ د• جمال حمدان : شخصية مصر ، المجلد الثانى ، عالم الكتب ، القاهرة ١٩٨١ ، ص : ٤٩٧ •

ـ د• محمد فاتح عقيل : اهمية الموقع الجغرافى لسواحل مصر العربية « تاريخ البحرية المصرية » جامعة الاسكندرية ١٩٧٣ ، ص : ١٥ •

و ١٠٩٤ كم غـــربا مع ليبيا ، واخيرا ٢١٠ كم شرقا فى اقصى حـــدود سيناء (٣٥) ، وهذه المواقع تمر غالبيتها عبر صحارى قاحلة ، وتعتريها الظروف الجوية القاسية صيفا وشـــتاء ، بينما الحدود البحرية طريق اتصال خارجى ، يوفر لها البحر سيولة مائية ، كما أنه فى الوقت الذى يكون الاتصال البرى المباشر قاصرا على الأقاليم المجاورة ، نجد البحر يكفل ذات الاتصال لأى من الدول المجاورة وغير المجـاورة ، حســـب قدرات وامكانيات الأداة الملاحية (*) .

ومما زاد من قيمة هذه الاطلالة البحرية ، أنهـــا جاءت طبيعية على بحرين لتكون بامتدادهما مع سواهما منطقة البحار الخمسة (المتوسط ـ الأحمر ـ الخليج ـ قزوين ـ الأسود) ، ويشكلان مع المحيطين الاطلسى والهندى « السلسلة الفقرية فى عالم البحر والملاحة والقوة البحرية »(٣٦) ، ومن ثم بدت مصر بموقعهـــا المركزى المتوســـط هذا ، دولة طريق من الطراز الاول ، ويدعم هذا الرأى ما يذكره البعض عن أهمية قيمة الموقع اذا ما كانت الدولة تشرف على جبهات بحرية كثيرة ، وتطل على محيطات أو بحار مفتوحة ذات سواحل طويلة (٣٧) .

لذلك ، فان الموقع المصرى على الرغم من غلبة أطوال حدوده البرية نسبيا ، الا أن قيمته الحقيقية تبدو فى اطـلالته البحرية ، اذ أن حدوده هذه تتيح له فرصة الاتصال الخارجى بعالم البحر المتوسط ، ودول ساحلى البحر الأحمر والخليج العربى (الفارسى) وبلاد الشرق الأقصى ، ومن ثم فقياس قيمـــة الحدود البحـــرية يبرزها التصنيف الكيفى لا الكمى ، وذلك فى قياس جدواه للنشاط تبعا للنظريات الجغرافية (٣٨) ، حيث أصبحت مصر بفضـل موقعها هذا ، دولة ذات جبهتين أو ساحلين بحريين ، وفى ذات الوقت محورا ملاحيا قصيرا يسهل الوصول منه واليه بحريا .

---

(٣٥) د. جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٤٩٧ .

(*) ظلت دواب الحمل ببطئها وقلة حمولة الوحدة الواحدة هى الأداة الرئيسية لارتياد الطرق البرية الخارجية لمصر حتى نهاية فترة البحث .

(٣٦) د. جمال حمدان : المرجع السابق ، ص ـ ص : ٧٨١ ـ ٧٨٧ .

(٣٧) د. محمد فاتح عقيل : مرجع سابق ، ص : ١٥ .

(٣٨) يصنف علماء الجغرافيا درجة البرية أو البحرية للدولة « كما » بعمل نسبة أطوال حدودها ، وصنفوا الدول تبعا لذلك الى ، بحرية تغلب على أطوالها الصفة البحرية ، ودول تغلب على أطوالها الصفة البرية ، ودول برية تماما ، أى ليس بها حد بحرى ، ولكن لما كانت تلك الطريقة تعنى بالكم دون الجدوى ، ومن ثم استنبطوا القياس « الكيفى » القائم على قياس جدوى أنواع الحدود ، فجاءت تقسيماتهم الدول الى : دول ذات جبهة بحرية واحدة ، ذات جبهتين بحريتين ، ذات ثلاث جبهات بحرية ، دول بحرية تماما .

ـ للمزيد : د. محمد عبد الغنى سعودى : الجغرافيا والعلاقات السياسية الدولية ، المكتبة النموذجية ، القاهرة ١٩٨٢ ، ص ـ ص : ١٤ ـ ٢٩ .

وتبعا لهذا الموقع أصبحت مصر حسبما عبر عنها الدكتور جمال حمدان « ٠٠ عين القلب ، حيث تجتمع فيها القارات الثلاث (آسيا ـ أفريقيا ـ أوروبا) وتفترق البحار الداخلية الهامة ٠٠ » (٣٩) ٠

وقد ساعد على ابراز قيمة السواحل المصرية ، أنه وجد بها العديد من المرافىء الطبيعية وشبه الطبيعية ، التى تحولت غالبيتها الى موانىء بفضل التدخل البشرى منذ آزمان سحيقة (*) ، حتى بدت واضحة المعالم فى مطلع العصر الحديث ، وبدا من تلك الموانىء على ساحل البحر الأحمر السويس والقصير وبعض المواقع الساحلية الأخرى كعيذاب والطور ، أما على ساحل البحر المتوسط فكانت موانىء دمياط ورشيد والاسكندرية، وبعض المواقع الأخرى كأبى قير والبرلس (٤٠) ٠

وعلى الرغم من أن الموانىء وليدة العمل الاصطناعى بصفة عامة اى التدخل البشرى ، فانه من شأن هذا العمل تجهيز الميناء بالانشاءات التى تخدم الملاحة البحرية كالأرصفة والمرابط فى المرفأ ، والمستودعات والورش وأبنية التشغيل (٤١) ، وتذليل طرق الاتصال بالظهير (*) ، بالاضافة الى العلامات الارشادية للسفن ، وكذلك ماتحتاجه من اجراءات الشحن والتفريغ ، غير أن قيمة الموضع الجغرافى (أى داخل حدود الاقليم) ، تتحدد فى التوجه البحرى ـ فضلا عما يمتلكه من الموانىء ـ بقيمة الظهير وسهولة الوصول اليه ، وربما حدت الصحارى الواقعة خلف الموانىء من فائدتها ، فجاءت الموانىء قليلة بالنسبة لطول الساحل ، ولذا بدت أهمية

---

(٣٩) د٠ جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٦٩١ ٠

(★) المرفا هو قطاع من سطح البحر يكون محميا بطريقة طبيعية أو صناعية ، ومن انواعه الرئيسية : المرافىء الطبيعية ، شبه الطبيعية ، انشائية اصطناعية ، على أنه لا يستخدم المرفا الا من خلال ميناء يوفر له التجهيزات والحركة ، وهذا الميناء يكون بتدخل الانسان لذا يعتبر اصطناعيا ، حيث يمر بمراحل الاختيار ، ثم تجهيز المرفا وأخيرا تجهيز الميناء ٠

ـ د٠ صلاح الدين الشامى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٦٠ ـ ١٩٥ ٠

(٤٠) د٠ نعيم زكى فهمى : طرق التجارة الدولية بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٧٣ ، ص ـ ص : ١٣٠ ـ ١٣٤ ٠

(٤١) د٠ صلاح الدين الشامى : المرجع السابق ، ص : ١٨٨ ٠

(★) كلمة الظهير مصطلح المانى كان يعنى المنطقة الواقعة خلف الميناء ، وقد ظهر فى انجلترا بمعنى Back Country اى ظهير القطر ، واتسع فيما بعد الى أنه الاقليم الذى يرسل ويستقبل البضائع وقد يقسم الى ظهير محلى Local Hinter Land اى خلف الموانىء مباشرة ، ثم اقليمى Regional اى الاقاليم والمناطق الأقرب للميناء ، ثم قومى National لكل انحاء القطر ٠

ـ احمد السيد محمد الزامل : الموانىء البحرية على ساحل البحر الأحمر ، رسالة ماجستير غير منشورة بإشراف أ٠د/محمد المعتصم ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ١٩٨٤ ، ص ـ ص : ٢٢٠ ـ ٢٤١ ٠

وجود ممرات وطرق تصلها بالداخل ، وهذه تكسب السواحل جدوى حقيقية فى مزاولة النشاط البحرى . على أنه فى حيز السواحل ، كان من مظاهر الطبيعة ، أن الجزر المواجهة للسواحل المصرية جزر صخرية أو مرجانية ، « تكونت نتيجة انفصالها ٠٠ بسبب حركات الانخفاض أو عوامل التعرية ٠٠ » (٤٢) ، بدا من الممكن استغلال بعضها كمحطات لارشاد السفن وخاصة فى البحر الأحمر ، وان كان البحر ذاته قد احتوى على الشعاب المرجانية التى كانت تعترض الملاحة ، بالاضافة الى التيارات البحرية والهوائية المتعارضة معظم العام (٤٣) ٠

أما الساحل الشمالى حيث البحر المتوسط ، فقد ميز هذا الساحل خلوه من الشطوط والحواجز المرجانية ، وان كان قد وجدت به ارسابات رملية وطينية خاصة على جانبى مصبات الدلتا ، تسبب اعاقة رسو السفن ، أما المد والجزر والرياح فهى أكثر مواءمة ، لأنها غربية أو شمالية غربية فى الربيع والصيف والخريف ، وفى الشتاء تهب من الجنوب الغربى (٤٤) ٠

وعلى كل ، فانه لما كانت عملية الملاحة تستلزم التوافق مع العناصر الطبيعية ، فانه بفعل استخدام الخبرات والأدوات الملاحية ، يمكن الاستفادة من اتجاهات الرياح فى الرحلات البحرية ، وكذلك السير بعيدا عن الشعاب المرجانية ، وبفعل الاصلاحات فى الموانىء يمكن التغلب على الارسابات (٤٥) ، وهو ما يقع على عاتق العنصر البشرى فى الظروف التاريخية ٠

على هذا الأساس يمكن القول ، بأن الموقع الجغرافى المصرى فى اطار المعطيات الطبيعية ، أوجد قاعدة جغرافية يمكن من خلالها ممارسة الملاحة البحرية ، وتذكر الأحداث التاريخية أنه حين استفاد العنصر البشرى من ميزات الموقع هذه ، بدت مصر قوة بحرية لا يستهان بها فى عهد المماليك (*) ،

---

(٤٢) د٠ محمد فاتح عقيل : مرجع سابق ، ص : ٤٣ ، وسيتم مناقشة ذلك فى المبحث الخاص (ظروف قيام النشاط ٠٠ الفنارات والشمندورات) ٠

(٤٣) د٠ آجيه يونان جرجس : البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربى والصراع العالمى ، مكتبة غريب ، الفجالة ، القاهرة ١٩٧٩ ، ص – ص : ١٢ – ٢٤ ٠

– د٠ أمين محمود عبد الله : الجغرافية التاريخية لحوض البحر الأحمر ، المطبعة الحديثة ، أسيوط ١٩٧١ ص – ص : ١٠ – ١٣ ٠

(٤٤) د٠ محمد فاتح عقيل : المرجع السابق ، ص – ص : ٢٦ ، ٢٩ ٠

(٤٥) د٠ نعيم زكى فهمى : مرجع سابق ، ص : ١٢٩ ٠

(*) فهم البرتغاليون أن استقرارهم فى الهند وازدهار تجارتهم لن يتم الا بالقضاء على تجارة العرب ومصر ، فاصدر حكامهم عام ١٥٠٢ م تعليمات الى القائد البرتغالى دى جاما ، =

مثلما كانت الميزات ذاتها مطمعا للدول الاستعمارية ، التى تأكد تنافسها معا ابان الحملة الفرنسية ، وأصبحت جدوى قوة مصر ، تكمن فى مـدى افادتها من موقعهـا البحرى ، الذى بدأ فيه البحر أهم طرق اتصـــالاتها وعلاقاتها الخارجية ، وبدت البحرية التجارية قوية الصلة بهذا الموقع حيث يرتبط به نشاطها مباشرة ، كما أنها أحد ضروب الافادة من الموقع البحرى ٠

ولمـا كانت ظروف التطـور الحضـارية تمتـد آثارها الى المعطيـات الجغرافية الطبيعية ، وذلك بفعل التدخل البشرى من أجل تهيئتها بالصورة التى تحقق الافادة منها لصالح الانسان ، لأنه فى بعض الأحيان قد تـكون الصورة الطبيعية غير ملائمة فى بعض جوانبها لمخترعات الانسانية ، ومن ثم تحتاج الى هذا التدخل ، وذلك فيما يتصـل باملاحة فى اطـار تهيئة السواحل والموانى لنشاط السفن ، أو بالأحرى التطور الذى طرأ على الموقع الملاحى المصرى منذ بناء مصر فى عهد محمد على ٠

= بسد المدخل الجنوبى للبحر الأحمر عند عدن ، وفى عام ١٥٠٦ م تم استيلاؤهم على سقطرى فتم لهم التحكم ، ثم كانت النهاية بهزيمتهم المماليك فى موقعتى شول عام ١٥٠٨ ، ثم ديو عام ١٥٠٩ ، وكان ذلك ايذانا بنهاية دولة المماليك ٠ ــ المرجع نفسه ، ص ص : ١٤٤ ، ١٤٥ ٠

ثالثا : الخلفية التاريخية

البحرية التجارية فى مصر فى عهد عباس باشا الأول :

فى جو التنافس بين الدور الأجنبى الذى استفحل أمره على الشواطىء المصرية ، وبين دور السفن المحلية الذى تهدد أمره فى المجال الخارجى ، أطلت بدايات حكم عباس الأول ، الذى دعمته عناصر ايجابية تقوى على المنافسة ، ومحاولة النهوض بأمر البحرية التجارية اذا أقدم على ذلك ، منهـا المـوانىء التى اهتم محمـد على بأمرها وربطهـا بالظهير الاقليمى ، والترسانات ، ثم ما بقى من حصيلة البعثات العلميـة ، وخبـرات رجـال الأسطولين التجـارى والحـربى ، وعـلاوة على ذلك المدرسـة البحـرية « المخصوصة » ، بالاضافة الى تقلص دور البحرية التجارية الأجنبية وخاصة البريطانية داخل مصر ، مع وجود حركة تجارية مزدهرة بالسواحل ٠

من خلال توافر هذه العناصر ، بات الأمر الملح ، أو بالأحرى التساؤل التاريخى ـ وان كان ذلك مجازا ـ هل كان من شأن سياسات عباس باشا الأول الاحياء ، أو الاستمرار فى نفس دور محمد على ازاء البحرية التجارية المصرية ، أم أنها كانت فى غـير صالحها ، وبالتـالى فى صـالح النشـاط الأجنبى ؟ ٠

تكاد تجمع البحوث والدراسات التاريخية على أن فترة حكم عباس كانت على النقيض من فترة محمد على ، أو بالأحرى عهد انتكاسة فى بعض المشروعات ، وحتى يكون الحديث دقيقا ، يتم تنـاول شقى النشاط البحرى التجارى فى السواحل المصرية ، أو بمعنى أدق البحرية التجارية المصرية والأجنبية ٠

أولا : البحرية التجارية المصرية :

ترجح شواهد عهد عباس باشا الأول ، أنه قد آثر ألا يشارك فى هذا النشاط على الصورة المرجوة ، بالرغم من توافر تلك الموروثات السابق

الاشارة اليها ، بل ان عهده قد اتسم منذ البداية بعدة أمور مثبطة للنشاط المصرى • حيث بدأ فى الاستغناء عن خدمات الخبـراء والفنيين الاجـانب الذين كان قد تعاقد معهم من قبل (٤٦) ، وقد يكون تفسير ذلك ، ما أقدم عليه من سياسة مالية تنشد محدودية الانفاق على قدر الايرادات • وهذه الايرادات لم تكن تتسع للانفاق الا فى حدود معينة ، وقد فسر البعض بعضا من جوانب سياسته تلك ، فى أنه لم يشجع خدمة الأجانب (٤٧) ، أو أن حذره السياسى جعله لا يعطيهم الفرصة للتدخل فى شئون البلاد ، ولم يدع الفرصة للموجودين منهم ، للنيل من خير البلاد بما يشبع طمعهم ، كما أنه لم يتجه لهم للاستدانة ، واجتهد فى أن يحافظ على ميزانيته دون الاحتياج الى الدين ، وأن يسد العجز ذاتيا بكل الطرق الممكنة (٤٨) • ولكنه فى هذا الصدد شغل عساكره البحرية فى مد الخطوط الحديدية (٤٩)، وهذا يعنى عدم الاستفادة بالكفاءات فى مجالاتها ، أو بالأحرى عدم الاستفادة بهم فى العمل الملاحى ، وهذا يعنى اضعاف العمل البحرى المصرى •

قد تكون تلك السياسة فى ظاهرها مقبولة ماليا ، ولكنها فى الواقع كانت تحمل سمات التضارب ، لأننا شاهدنا فى الفترة السابقة ، كيف شجعت البحرية الأجنبية من قبل دولها ، وهو ما لا توفره مثل هـــذه السياسة ، وقد زاد من الضرر بالمشروعات المصرية التى يمكن استثمارها من جانب الأفراد ، أنه لم يوجد التفهم الجوهرى لمعنى مشاريع الاستثمارات، من ذلك أن عباس الأول كان قد أقرض فى بدايات عهده لأحد الأرمن ويدعى الكسانيان ، أموال بيت المال من القصر والأرامل والتركات ، لكى يستثمرها فى عمليات مصرفية ، ولكن سرعان ما صودرت الأموال لدى الأرمنى ، اثر خلافات وقعت بينه وبين المقترضين ، بحجة أن أموال الفوائد المطلوبة بنسبة ١٠٪ محرمة ، وأنها تعتبر ربا فى الشريعة (٥٠) •

فى الواقع لم تقتصر تلك السياسات المضرة على الأموال وامكانيـة الافادة منها بطريقة أكثر عملية فى تشغيلها ، بل تعداها الى الأمر الأخطر

---

(٤٦) السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص ص : ٤٤ ، ٤٥ •

(٤٧) د• أمين مصطفى عفيفى : تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث ، الانجلو المصرية ، القاهرة ط ١٩٥١/١ ، ص : ٢٤١ •

(٤٨) « الأمير » محمد على : مجموعة خطابات وأوامر خاصة بالمغفور له عباس باشا الأول ، دون جهة طبع أو تاريخ ، محفوظ بدار الكتب القومية ، برقم ح ٨٥١٣ ، ص : ٢ •

(٤٩) د• محمد صبرى : مرجع سابق ، ص : ٨١ •

(٥٠) د• عبد الحكيم الرفاعى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ٨٠٠ ، وقد حاول سعيد باشا تحويل المتبقى من أموال الأيتام لأسهم فى شركات البحرية راجع ما سيتم تناوله (ظروف وقيام البحرية التجارية المصرية) •

وهو اغلاق مشروعات بعينها ، كان انشاؤها نوعا من التطوير لامكانيات المجتمع المصرى ، وكذلك نوعا من التطور للحاق بالعلوم العصرية ، وجاء هذا واضحا فى أبرز ميادين النشاط الخارجي ، وهو التحرك البحرى ، اذ أصدر الباشا أمره فى فبراير ١٨٤٩ بالغاء المدرسة البحرية المخصوصة ، التى كان قد أنشأها محمد على بالاسكندرية ، وتم تسريح المصريين وتوزيع بعضهم على الأعمال الادارية ٠

أما بالنسبة للبعثات العلمية ، فقد انكمشت مع اغلاقه المدرسة ، وبالرغم من قلة المبعوثين فى غهده الذين لم يتعد عددهم عامة ٤٨ مبعوثا ، فانه لم يفكر فى ايفاد أحدهم للتخصص فى الشئون البحرية أو صناعة السفن ، وعامة فقد عبر عنه البعض بقوله « طمس العلم فى البلاد ٠٠ وأنه عطل الأسطول وبدد بعض السفن ٠٠ » (٥١) ٠

وقد حاول الكثيرون البحث عن أسباب ذلك ، ففسرها البعض بالرجعية ، والبعض الآخر بانتفاء طموحه (٥٢) ، بينما فسروا أسباب موقفه من البحرية خاصة بظروف شخصية ، تتعلق بكراهيته عمه محمد سعيد باشا ، الذى كان قائدا عاما للأسطول فى عهد محمد على ، فلما تولى الحكم ، حقد على البحرية جملة واحدة فأهمل شئونها (٥٣) ، وان كان الدكتور محمد صبرى يضيف رأيا آخر مفاده « أنه لما شغلت عساكره البحرية بمد السكك الحديدية ، تعطلت حركة السفن ودار الصناعة ، فانحطت بذلك البحرية المصرية » (٥٤) ٠

ازاء هذه الصورة ، يمكن القول بأنه لم يوجد ثمة جهد يذكر له فى خدمة النقل الملاحى ، سوى ما تؤديه السكك الحديدية فى ربط الموانىء بالظهير أو ببعضها البعض (*) ، وما عداها فيقدم نموذجا للتقاعس ازاء النشاط البحرى ٠

---

(٥١) ـ السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٤٥ ٠

ـ أمين سامى : تقويم النيل « عصر عباس وسعيد » ، المجلد الأول من الجزء الثالث ، دار الكتب ، القاهرة ١٩٣٦ ، ص ٧٣ ٠

(٥٢) ـ د٠ أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص : ٢٤١٠ ، ـ دافيدس لاندز : بنوك وباشوات ، ترجمة د٠ عبد العظيم أنيس ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص : ٧٣ ٠

(٥٣) عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، الجزء الأول ، دار المعارف ، القاهرة ط ١٩٦٨/٣ ، ص : ٢٣ ٠

(٥٤) د٠ محمد صبرى : مرجع سابق ، ص : ٨١ ٠

(*) كانت مصلحة المرور قائمة بذاتها قبل انشاء السكة الحديدية ، ولما عين سليم بك بوظيفة مأمور عموم السكك الحديدية فى ٢٧ رجب ١٢٦٩ هـ/٥ مايو ١٨٥٣ ، كان أول رئيس لها بخلاف مدير المرور ، وبعدها فصل فى ٢١ رجب ١٢٧١ هـ/١٩ ابريل ١٨٥٤ =

ولما كانت هذه المعطيات لا تتفق مع كيان التطور الحضارى الانسانى، فان عباس الأول كان لابد وأن يرشف من كأس الاهمال ، اذا ما اختبرته الأحداث التاريخية التى تحتاج للنشاط البحرى ، وجاء الاختبار فى نهايات حكمه ، وذلك أنه أثر حرب القرم صدرت اليه الأوامر السلطانية فى ٤ يوليو ١٨٥٣ ، بضرورة اعداد الجيوش والأساطيل لمساعدة الدولة العثمانية ، حينئذ تذكر اهماله الشئون البحرية ، وأصدر أوامره بضرورة عودة العمال والصناع الى ترسانة الاسكندرية ، من أجل تجهيز السفن التى سوف تنقل الجنود (٥٥) ، وبذلك دب النشاط ثانية فى دور صناعة السفن ، لكى تلبى طلبات القوة البحرية ، التى أبحرت من الاسكندرية فى ٣٠ يوليو ١٨٥٣ ، ثم توالت من بعدها الدفعات الأخرى ، وعندما توفى أورث سعيدا من بعده ، ضرورة تكملة المشوار الذى بدأه ، بحكم ما يربطه بالدولة صاحبة السيادة فى ظل المعاهدات الدولية والفرمانات ، التى كانت تحتم على مصر مساعدة الدولة العثمانية ، على اعتبار أنها احدى ولاياتها ، وان كان الاهتمام فى هذا جاء مركزا على الجانب الحربى ، وقد كانت بعض الاصلاحات يمكنها خدمة البحرية التجارية ، حيث بدأ وضع علامات مرور ارشادية للسفن واستعدادات فى مينائى الاسكندرية ودمياط .

وعلى الرغم من أن هذا الدرس جاء متأخرا لعباس الأول ، الا أنه كان من الدوافع الملحة فى عهد خلفه لتطور الامكانيات الملاحية المصرية .

واذا كانت البحرية التجارية المصرية فى عهد عباس باشا الأول قد اضمحل دورها ، فانه مما يعزى الباحث عن الأسطول التجارى تبعا لمزايا الموقع الجغرافى المصرى ، أنه لابد وأن يجد له أثرا رغم صمت المراجع ، اذ لا يمكن لهذا الموقع الملاحى أن يصبح فى عزلة ، ولذا نرجح وجود سفن ميرية كانت تتبع الباشا ، على الأقل لاستخدامها فى سياحته الخاصة ، حيث أشارت الوثائق الى بدء انشاء احداها ، كما أشارت الى ملكية ابنه الهامى باشا ، بعض السفن التجارية التى كانت تنتقل بين الأستانة

= بسبب احالة السكك الحديدية الى مصلحة المرور وجعلها مصلحة واحدة بعنوان « عموم المرور والسكة الحديد » .

ــ أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من الجزء الثالث ، ملحق « نبذة عن تاريخ المرور والسكك الحديدية » .

ــ « الأمير » محمد على : مرجع سابق ، ص : ٩١ .

(٥٥) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص ص : ٤٥ ، ٤٦ .

والاسكندرية (٥٦) مثلما حاول محمد سعيد باشا انشاء بعض المراكب « ذهبية » الخاصة به (٥٧) ٠

لكن وعلى الرغم من هذه المحاولات ، فان الانشاءات البحرية مجتمعة ، كانت من القلة بحيث لا يمكنها الصمود أمام النشاط البحرى الأجنبى ، ومن ثم يمكن القول بأن عهد عباس الأول شهد انحسارا ملحوظا لعهود البناء السابقة فى مجال البحرية التجارية المصرية ، ولم يكن من تركته التى خلفها من بعده سوى مؤشرات يمكن اجمالها فى ضرورة النهوض بأمرها لتلبية الحروب أولا ، ثم للحد من نشاط السفن الأجنبية ، التى لا شك كانت غيبة البحرية المصرية فرصة لاستفحال نشاطها ، وهذا النشاط يعرض له المبحث أو العنصر التالى ٠

ثانيا : البحرية التجارية الأجنبية : ـ

كانت بداية عهد عباس الأول مبشرة بتقليص نفوذ شركات البحرية الأجنبية وخاصة البريطانية فى داخل مصر ، حين أصبحت الحكومة المصرية مسئولة عن نقل البريد ، بعد أن رفضت تجديد الامتياز الأجنبى لشركة الهند الشرقية المنتهى عام ١٨٤٨ (٥٨) ، لكننا سرعان ما نقرأ عن تخصيص « قلافطة » لتعمير « ذهبية » البريد الهندى بنـاء على طلب القنصل البريطانى ، وذلك فى ترسانة بولاق (٥٩) ، وكذلك أبقيت نسبة رسوم امتياز تجارة الترانزيت الممنوحة للشركات البريطانية ½ ٪ بعد أن حاول محمد على زيادتها ٣٪ من قبل وفى ٥ شوال ١٢٧٠ هـ (١٨٥٤) ، أصبحت ¼٪ (*) ، وقد يكون هذا التمييز الانجليزى ، من جراء وقوف بريطانيا الى

---

(٥٦) محمد على « الأمير » : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٨٧ ـ ٩٠ ٠

(٥٧) المرجع نفسه ، ص ص : ١٣٨ ، ١٣٩ ٠

(٥٨) جون مارلو : تاريخ النهب الاستعمارى لمصر ١٧٩٨ ـ ١٨٨٢ ، ترجمة د٠ عبد العظيم رمضان ، هيئة الكتاب ١٩٧٦ ، ص : ٥٢ ٠

(٥٩) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ٤٥ صادر معية تركى ، ترجمة مكاتبة رقم ٧٢ بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٦٦ هـ من المعية السنية الى الترسانة ببولاق ، ص ٨٩٥ ٠

(★) خص جون مارلو السفن الانجليزية بهذه النسبة ¼٪ ، بيد أن الوثيقة كانت واضحة الاشارة دون تخصيص لها وأن النسبة هي رسم مرور البضائع على صفة العموم ، وذلك فيما نشره الأمير محمد على من وثائق ٠

ـ محمد على « الأمير » مرجع سابق ، ص : ٩١ ، ـ جون مارلو : المرجع السابق ، ص ، ص : ٧٧ ، هامش (٧٦) ٩٥ ٠

جانبه ابان أزمة التنظيمات أو حين توليته (٦٠) ، وفي ذات التمييز فاز الانجليز بأسرع من الفرنسيين في الوصول الى اتفاق بخصوص مد الخط الحديدي ، اثر الاتفاق الذي وقعه نوبار بك نيابة عن الحكومة ، مع روبرت استيفنسن R. Stephenson في ١٢ يوليو ١٨٥١ (٦١) ، وبذلك سبقوا الجهود الفرنسية قبل الحصول على امتياز حفر قناة تصل البحرين ، ولعل ذلك يبرز للأذهان قصة وكيفية التغلغل الأجنبي داخل الأراضي المصرية ، حيث جاءت في مشروعات النقل البرى التي تخدم الملاحة الخارجية ، وفي هذا المجال لا يمكن اغفال ما كان مرجوا من تحقيق الفائدة للمجتمع المصرى من جراء مد السكك الحديدية في أراضي الوادي ، بدلا من اتصالها المباشر في الصحراء ، ولكن الغاية لم تكن المجتمع قدر ما كانت خدمة التجارة البحرية وغيرها من أنشطة بحرية أخرى ، وهذه كانت لها أهدافها الاقتصادية الظاهرة ، ولكن دون التأويل على الاقتصاد بمعزل عن السياسة .

على أنه كان قد حدث في أواخر عهد محمد على نوع من ازالة الحواجز التي كانت موجودة بين حياة الأجانب والهيئة الاجتماعية المصرية ، لا سيما بعد فتح باب الهجرة على مصراعية أمام الأوروبيين بعد حوادث ١٨٤٨ السياسية في أوروبا (٦٢) ، أثر اندلاع ثورة عارمة في باريس فبراير ١٨٤٨ ، أطاحت بالملك لوى فيليب Louis, F. ، وفي نفس

---

(٦٠) د. لطيفة محمد سالم : بريطانيا ومصر بين التسوية وتولية عباس الأول ، المجلة التاريخية مج ٣٣ القاهرة ١٩٨٦ ، ص ص : ٢٦٠ ، ٢٦١ .

(٦١) يضيف الدكتور الشناوى انه لتحسين الطريق البرى ، قام عباس باشا بايعاز من صديقه قنصل بريطانيا العام في مصر ، برصف طريق السويس الصحراوى بالأحجار وبعرض ٣٠ مترا ، وهو ما تم حتى الحسينية ، أما السكك فانه قد شرع في تنفيذها بعد تصديق الباب العالى ، وعندما توفى كانت السكك قد امتدت من الاسكندرية الى كفر العيس على الضفة الغربية تجاه مدينة كفر الزيات ، بينما تشير وثائق الأمير محمد على الى مد الخط بالدقشم من الحسينية الى السويس في أول جمادى الآخرة ١٢٦٥ هـ ، والسكك الحديدية عند وفاة الباشا كانت ٧٠ ميلا من القبارى الى دمنهور « مزدوج » ، ثم خط « مفرد » الى كفر الزيات .

ـ « الأمير » محمد على : مرجع سابق ، ص ، ص : ٧٤ ، ٩٣ . ـ د. عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس ومنطقتها في العصر الحديث « السويس » ، مطابع سجل العرب ، الدار المصرية للتاليف ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص ص : ١٢٩ ـ ١٣٢ .

ـ أ.ف. دى كوسون : نبذة في تاريخ السكك الحديدية المصرية ، تعريب محمد فهمى : مجلة سكك حديد الحكومة المصرية : السنة الأولى العدد الثالث ، مارس ١٩٣٢ ، ص : ٢٠ .

(٦٢) د. صالح رمضان : الحياة الاجتماعية في عهد اسماعيل ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ١٩٧٧ ، ص ص : ١٠٣ ، ١٠٤ .

الوقت تقريبــا ، نشبت ثورات فى فيينــا وبوهيميا والمجـر ، كما قامت ثورات فى الولايات الألمانية وفى شبه الجزيرة الايطالية ، وهذا التوافـد بما يدعمه من امتيازات واتفاقيات تجارية زاد من نفوذ الجاليات الأجنبية فى مصر ، ومثل هذه الأمور كانت قــد استقرت قبــل مجىء عباس الأول للحكم ، ولكن بوجودهم زادت صلات السفن الأجنبية بأنشطة مواطنيهــا داخل مصر ، ولمـا كان محمد على يحاول الامساك بزمام الأمور ، فلم تكن حلقة الاتصالات التجارية ، تتم بذات الكفاءة التى وجدت فى عهد عباس الأول الذى افتقر لبحرية تجارية مصرية ٠

وكان مما يزيد من خطورة هذا المد الأجنبى ، أن الاهتمام بموقع مصر الملاحى لم ينقطع على الصعيد الدولى ، فلم يكن الأمر مقتصرا على تهيئة طريق الأوفرلاندروت فحسب ، بل وأثيرت عملية حفر قناة تصل البحرين منذ أواخر عهد محمد على بدرجة أقوى من سابقتها، حيث كونت الجمعية الدولية «جمعية لدراسات قناة السويس "Sociéte d'Etudes du Canal de Suez" فى أواخر ١٨٤٦ ، وقسمت مجموعات عملهــا الى ثلاث برئاسة فرنسى ، انجليزى ، نمساوى (*) ، ومن خلالها برزت أهميــة مشــاركة الشركات البحــرية ، فالمهنــدس النمســاوى نيجريللى Luigi Negrelli كان يستعين بامكانيات شركة اللويد البحرية النمساوية فى قياس الأعماق ، والمهندس الانجليزى ستيفنسن Stephenson كان يحــاول كسب تأييد شركــة الهند الشرقية الانجليزية لمشروع القناة ، وليستغل امكانياتها فى اجــراء البحوث الميدانية فى ميناء السويس ، وطلب منهــا التقــدم بطلب رسمى للحكومة المصرية للتصريح بالقيــام بهذه الدراســات ، وبالنســبة للجانب الفرنسى ، فقد كانت غرفة التجارة فى « ليون » من أولى الهيئات الاقليمية الفرنسية المشجعة للمشروع (٦٣) ٠

وقد كان من أثر تخوف محمد على وتحفظ الدولة العثمانية ، ثم تقاعس شركة الهند الشرقية ، ثم معارضة الحكومة البريطانية ، أن تعثرت جهود الجمعية ، ولكن أدركت الدول وخاصة النمسا ، أن هذا المشروع لا يمكن لجمعية أو هيئة خاصة القيام به ، ومن ثم تحولت النظرة الى الاهتمام الدولى وضرورة مساندة الحكومات (٦٤) ٠

(*) كانت قد تكونت فى المانيا عام ١٨٤٥ لذات الغرض جمعية ليبزج La Sociéte de Lipzig

(٦٣) جون مارلو : مرجع سابق ، ص - ص : ٥٨ - ٦٢ ٠

- د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس والتيارات السياسية التى أحاطت بانشائها ٠٠ ، جـ ١ ، ص - ص : ٥٠ - ٦٣ ٠

(٦٤) المرجع نفسه ، ص : ٥٩ ٠

لقد أعطت هذه الخلفية مؤشرا لما يمكن حدوثه فى عهد عباس الأول ازاء مشروع حفر القناة ومعارضة بريطانيا ، وكجزء من تصعيد المعارضة المتبادلة بين الدول حيال المشروعات فى مصر ، وكانت فرنسا والنمسا تعارضان مشروع السكك الحديدية، ولذا قام الأب أنفانتان Prosper Enfantin بمساع ذات طابع دبلوماسى بين الدول ، وانتهز فرصة عقد اتفاقية كلايتون بلور Clayton-Bulwer بين الولايات المتحدة الأمريكية وانجلترا فى ١٩ أبريل ١٨٥٠ حول قناة بناما ، وكتب فى ٢٣ أغسطس ١٨٥٠ الى زميله ستاربوك ، يدعوه لبذل المساعى لكى تعقد كل من فرنسا وانجلترا والنمسا ، اتفاقية مشابهة بخصوص قناة السويس ، وبذات المعنى كتب الى زميله نيجريللى ، كما امتدت أمانيه الى روسيا ، التى عارضت الخط الحديدى فى مصر ، ولكن مع نشوب حرب القرم بات اشتراكها متعذرا ، ومع ذلك لم يفقد الأمل ، فكتب فى ٢٨ نوفمبر ١٨٥٣ ، ١٦ فبراير ١٨٥٤ الى البارون دى بروك de Bruck ممثل النمسا فى الأستانة ، يقترح عليه ادراج مشروع القناة فى جدول أعمال مؤتمر الصلح ، ولكنه نصحه بالتريث مع الابقاء على جمعية الدراسات واستمرار نشاطها (٦٥) .

لقد ترجمت هذه الاهتمامات الدولية بالمشروعات ذات الصلة المباشرة وغير المباشرة بالنشاط الملاحى (قناة السويس ـ السكك الحديدية) ، أهمية الموقع الجغرافى المصرى ابان تطور استخدام البخار فى السفن ، الذى أبرز ضرورة وجود مواقع ملاحية ، ومحطات بحرية قصيرة ، فمصر كانت توافقه ، بدرجة تفوق والى حد كبير المرور حول طريق الرأس (رأس العشم أو الرجاء الصالح) ومثل هذه العلاقة ، كانت تترجم أيضا حركة السفن حول الموقع المصرى ، فهذه الحركة قد شهدت نشاطا متزايدا ، على الرغم من انتهاج عباس الأول نظاما اداريا كان يعوق حركة مرورها ، وذلك حين قرر خروج السفن من الموانىء وخاصة السويس بالترتيب ، الذى لم يترتب عليه تأخر خروجها ودخولها فى ضوء الترتيب فحسب ، وانما كانت تنتج عنه كثافة فى مصاريف الشحن والتفريغ ويؤدى الى تأخر نقل الركاب والبضائع (٦٦) .

وعلى الرغم من ذلك فقد وجدت حركة مزدهرة ، بسبب النشاط الدولى المتزايد فى الاستخدامات التجارية وكمثال يدعم ذلك ، نسوق الرصيد التالى لما تردد منها على ميناء الاسكندرية فى الفترة التى

---

(٦٥) للمزيد : المرجع نفسه ، ص ـ ص : ٦٠ ـ ٦١ .

(٦٦) د٠ أحمد أحمد الحتة : مرجع سابق ، ص : ٢٣٩ .

استغرقها حكم عباس الأول ، مقترنة بحركة الركاب ، كما يلى (٦٧) : ـ

السنة	عدد السفن	الركـاب	السنة	عدد السفن	الركـاب	السنة	عدد السفن	الركـاب
١٨٤٩	١٦٥٠	١٧٤٣٥	١٨٥١	١٨٣٧	١٧٦٠٣	١٨٥٣	١٥٧٨	١٩١٣٨
١٨٥٠	١٨٣٤	(*) ١٧٥٧٤	١٨٥٢	١٧٦٦	١٨٣٠٣	١٨٥٤	١٠٢٣	٢٢١٧٢

ولم يكن البحر الأحمر بعيدا عن ذلك التزاحم من السفن ، ويتضح ذلك من الاحصاء التالى للمتردد منها على ميناء السويس (٦٨) : ـ

السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن
١٨٤٩	١١٩	١٨٥١	٢٠٥	١٨٥٣	٢٢٥
١٨٥٠	١٤٦	١٨٥٢	٢٠٤	١٨٥٤	٢٦٩

نخلص من هـذا العرض التمهيـدى الى أن البحرية التجارية المصرية فى عهد انتكاسة البناء التى لازمت النشاط فى عهد عباس باشا الأول ، لم تفد من الموروثات الملاحيـة من عهـد سلفه والتى كان أهمها ترسانتى الاسكندرية وبولاق ، وخبرات المبعوثين والطلبة البحرية ، والعمالة المدربة فى السفن ، ثم الاصلاحات التى تمت فى الموانىء · والمشروعات التى تمت فى الداخل لصالح النشاط البحرى كحفر المحمودية أو تمهيد الطرق ، وغير ذلك ·

وعلى الرغم من هذه الموروثات · فان عدم وجود بحرية تجارية مصرية حقيقية فى عهد عباس الأول لم يوجد الاستفادة من هذه الموروثات ، وبالتالى كانت هذه الاصلاحات فى صالح نشاط السفن الأجنبية ، ومن ثم بدا

(٦٧) بالنسبة للسفن فهى اختزال لهذه السنوات من احصاء أكبر عن : على مبارك ، واما الركاب فاحصائهم عن الوقائع ·

ـ على مبارك : الخطط الجديدة لمصر القاهرة ، جـ ٧ مج ٢ . المطبعة الأميرية بولاق مصر ، ط ١/١٣٠٥ هـ ، ص : ٧٩ ·

ـ الوقائع المصرية : العدد ٥٠١ بتاريخ أول أبريل ١٨٧٣ ، ص : ٤ ·

(★) هذا الرقم اختلف لدى على مبارك فذكره (٠٧٥٧٤) ولا نرجحه لعدم وضوحه بالطبعة ولعدم وجود متغيرات ملاحية تفسر هذا النقص ·

(٦٨) عن : على مبارك : المرجع السابق ، ص : ٨٢ ·

العبء واقعا على لاحقيه ، فى أن يحققوا الافادة من امكانيات الموقع الجغرافى والتطوير البشرى لامكانياته الملاحيـة والخبرات والانشـاءات الموروثة فى صالح نشاط مصرى ، وهذا ليحققوا من خلاله الواجبات التى يمكن أن تؤديها البحرية التجارية المصرية ، ومتى تحقق ذلك كان وصلا بالبناء ، أو معلما من معالم الوفاء بحاجات الدولة أو المجتمع وتواصلا مع التطور ، وان لم يتحقق ذلك فهو نموذج الانتكاسة الذى يتيح الفرصة كاملة لافادة النشاط الأجنبى الذى كان فى تطور مستمر ٠

حقيقة تختلف الظروف التاريخية مثلما تختلف شخصيات الحكام ، ومع هذه الاختلافات تبرز لكل فترة تاريخية ظروفها ، وفى هذه الظروف تتم مناقشة البحرية التجارية المصرية فى العناصر التالية ٠

الفصل الأول

ظروف قيام النشاط البحرى التجارى المصرى

أولا : تطور شخصية الحاكم والظروف السياسية .

ثانيا : تطور ظروف التبادل الخارجى .

ثالثا : تطور الحركة البحرية والاصلاحات الملاحية .

ظروف المجتمعات كثيرة ، قد تتفاوت أو تتباين فى فترات زمنية ما ، والبحرية التجارية كنشاط فى أحد المجتمعات ، يجىء دورها جزءا من دور شامل لحركة المجتمع ، يلبى احتياجاته ويفى بأغراضه ، ويلاحظ أن الفترة التمهيدية قد أفرزت عدة عناصر ، يمكن الاسترشاد بها فى قياس الظروف اللازمة لقيام أو تطور البحرية التجارية المصرية — لتأدية ذلك الدور — ، هذه الظروف أو العناصر ، يمكن اجمالها فى شخصية الحاكم والظروف السياسية ، ظروف التبادل الخارجى ثم التطورات الملاحية ، وذلك فيما يتصل بالنشاط عامة ١٨٥٤ — ١٨٧٩ ، حيث توافرت جوانب أخرى تتصل فنيا بالسفن ذاتها وتطورها ، وذلك تبعا لاستخدام البخار فى تشغيلها ، ونتابع فيما يلى هذه العناصر المؤثرة فى تطور ظروف قيام البحرية التجارية المصرية (*) ٠

أولا : تطور شخصية الحاكم والظروف السياسية

(أ) شخصية الحاكم :

يتم تناول هذا العنصر تأسيسا على جانبين ، أولهما : أثر نشأة وشخصية الحاكم فى نشاطه وسياسته ، وثانيهما : أثر تلك السياسات على البحرية التجارية ، حيث أفرزت طبيعة الحكم فى تلك الفترة شخصية الحاكم الأوتوقراطى ، ومن ثم تبدو اهمية تناول هذا العنصر ودوره تجاه العمل البحرى ٠

فبالنسبة لمحمد سعيد باشا ، كان ذا نشأة بحرية منذ ألحقه والده بالأسطول برتبة مساعد « تحت رئاسة » « مطوش باشا » ، وكثيرا ما كان

(*) هناك فصل خاص بالمؤسسين والمساهمين بين دوافع التأسيس وعوامل التصفية ناقش فيه الباحث انتماءاتهم وقيمة مساهمات كل من المصريين والأجانب ودلالةذلك فى رصد حركة المجتمع ، ولم يتضمنه هذا الكتاب ، وانما تحويه رسالة الباحث غير المنشورة بكلية البنات — جامعة عين شمس ١٩٩١ ص — ص : ٢٢٣ — ٢٦٨ ، وكمثال لبعض ما رصدناه فى التحليلات راجع ملحق رقم (١) ٠

يشـــدد أوامــره بضرورة الاجتهـــاد والتفوق فى تحصيل العلوم والفنون البحرية (١) ، وحسبما يذكر البعض « أنه كان ينظر الى الملاحين كأقرانه سواء بسواء ، لا يميزه عنهم الا ما قد يظهره عليهم بالجد والعمل ، وقد ظل يطيـــع رؤساءه ، حتى أصبح سر عسكر الدونئمة ، أى القائد العام للأسطول فى أواخر أيام أبيه » (٢) •

وقد استمر محمد سعيد حاملا لرتبة أمير البحار ، حتى استقال من منصبه هذا عام ١٨٥٢ ، اثر خلافه مع عباس باشا الأول (٣) ، هـــذا عن نشأته الأولى •

أما اذا كنا بصدد تقييم العلاقة بين هذه النشأة واهتماماته البحرية ، فانه قد أظهر قبل ارتقائه الحكم ، تفوقا فى اشرافه على صناعة « ذهبيته » الخاصة فى ترسانة بولاق ، وقد استحوذ بذلك على اعجاب عباس الأول ، الذى لم يخف اعجابه بالتصنيع أيضا ، وعبر عن ذلك بقوله فى مكاتبة له :ــ

« •• بلغنى •• أن هذه الذهبية (*) ، صنعها جميل وشكلها لطيف ، فأريد أن أرى مهارة صنعها ولطافة شكلها ، وأرجو من دولتكم أن ترسلوا الذهبيـــة الى طرفنـــا ، لأن أرى •• بعينـــى ، ثم أعيـــدها الى طرفـــكم بلا تأخير (٤) ••• » •

ومثل هذه المكاتبات الوثائقية ، وبعض الآراء المنصفة له فى التمرس البحرى ، توجب التحفظ ازاء ما يورده « مارلو John Marlowe » من « أنه لم يغرم بالبحر أو الأسطول فى يوم من الأيام » (٥) •

ومما يثبت الأثر العميق للتنشئة البحرية ، أن سعيدا اتجه منـــذ بداية حكمه الى اعادة فتح المدرسة البحرية ، وانتخب لها من تلاميذ المدارس الحربية العدد الكافى ، وكان ذلك الافتتاح معبرا عن فلسفة معينة تنم عن خبرة عميقة بالعمل البحرى ، تبرزها تلك الرواية التى يوردها « اسماعيل سرهنك » ، حيث يذكر أن أحد أمراء البحرية قال فى حضرة سعيد باشا :

---

(١) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٢٦ فرمانات ملفات العائلة مستخرج من دفتر ٥٠٤ معية تركى ، ترجمة أمر كريم رقم ٢٤٨ بتاريخ ٣ رجب ١٢٥٠ هـ من محمد على الى نجلنا •

(٢) جورج يانج : تاريخ مصر من عهد المماليك الى نهاية حكم اسماعيل ، ترجمة على أحمد شكرى ، مطبعة الرحمانية ، القاهرة ١٩٣٤ ، ص : ١٨٨ •

(٣) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٢٠ فرمانات ملفات العائلة « كراسة محمد سعيد » ، الفصل الثانى ، ص : ١ •

(*) راجع ما سيتم تناوله « سفن البحرية التجارية المصرية » •

(٤) محمد على « الأمير » : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٨ ، ١٣٩ •

(٥) جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٢٤ •

« ٠٠ لقد كثر عدد الضباط المتخرجين من المدارس البحرية ، الا انه ليس لمصر ما يكفى لتوظيفهم » ٠

فأجابه سعيد ، بأن « ٠٠ المدرسة البحرية لابد من وجودها ، وتخرج الضباط منها ، لأن ذلك يحتـاج الى زمن طـويل ، بخلاف الحصول على السفن ، فانه أمر سهل ٠٠ » (٦) ٠

وعلى حد تعبير « مارلو » ، كان سعيد أكثر ميلا من سلفه لادخال الاصلاحات فى مصر (٧) ، أى وجد لديه الاستعداد الشخصى ، وليد التنشئة البحرية ، ونضيف الى ذلك ما ذكره الدكتـور أمـين عفيفى حين عـرض لشخصية سعيد باشا ، وعبر عنه بقوله :

« ٠٠ كانت تربيته تختلف عن تربية عباس ، اذ تعلم فى الخارج ٠٠ وكان مختلطا بالأجانب محبا لهم ، يكرم وفادتهم ٠٠ ويعمل على ارضائهم ، كما كان محبا للأبهة والعظمة ٠٠ خيرا محبا لشعبه والعمل على رفاهيته وراحته ٠٠ » (٨) ٠

ومن المرجح أن التنشئة البحرية ، هى التى اكسبته ميزات عملية فى فهم ماهية العمل البحرى وأهميته واعتباره البحرية التجارية اما أن تكون تلبية لاحتياجات المجتمـع فى المحيط الخـارجى تمشيا مع ظروف التطور ، أو أنها مظهر من مظاهر الأبهة الرمزية للسيادة فى البحار ، أو دليلا على كرمه فى تشجيع الملاحة الأجنبية ٠

واذا كانت هذه المؤشرات الاعتبارية ، يبرزها تناول نشاط البحرية التجارية ذاتها فى مختلف مراحلها ١٨٥٤ ــ ١٨٦٣ ، الا أنه مع الايجابية الواضحة ، الناتجة عن ظروف شخصية وتنشئة سعيد باشا أصبحت الفرصة مهيأة لوجود بحرية تجارية مصرية ، حتى مع اختلاف دافع قيامها تبعا لأى من الصور الثلاث المتعلقة بهذا العنصر ٠

أما « اسماعيل باشا ١٨٦٣ ــ ١٨٧٩ » ، فهناك من ذكر حين تناول شخصيته ، أنه قد تعلم فى أوروبا وتشبع بحضارتها ، له شخصيته التى تظهـره بأنه الحـاكم فقط ، وأنه الادارى وأنه المصلح ، يبدى رغبته فى

---

(٦) اسماعيل سرهنك : حقائق الأخبار عن دول البحار ٠ جـ ٢ ، مطبعة بولاق مصر ط ١٣١٤/١ هـ ، ص : ٥٢ ٠

ــ السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٥٢ ٠

(٧) جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٢٤ ٠

(٨) د٠ أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص : ٢٧٧ ٠

الاصلاح والاحياء والانشاء ، وبما شهده العصر من سعى لأن تكون مصر أمام الأجانب قطعة من أوروبا (٩) .

كما رصد بعض معاصريه صفات تدعم هذا التناول ، حيث عبروا عن ذلك بقولهم « انه كان ذكيا محبا للرقى » (١٠) .

أما بالنسبة لتنشئته فقد كانت حربية ، وذلك منذ التحاقه بمدرسة سان سير الحربية L'Ecole Militaire de Saint-Syr عام ١٨٤٨ (١١) ، على أن مثل هذه التنشئة ، لا شك كانت توفر لصاحبها مفاهيم تعبر عن مدلول قوة الدولة ، وهذه القوة كانت فيما تشتمل على البحرية التجارية أو الأسطول التجارى ، الذى يمكن استخدامه الى جانب الأسطول الحربى ، ولعل اهتمام اسماعيل باشا بهذا الجانب البحرى ، يفسره ارساله أحد أبنائه لدراسة العلوم والفنون البحرية فى البحرية الملكية الانجليزية The Royle Marine (١٢) ، ويفسر أيضا ما يسوقه القنصل العام الأمريكى البرت فارمان Farman, A. ، من أن اسماعيل باشا ، عندما قدم له قائد احدى البوارج الأمريكية (*) ، أخذ الخديو يوجه اليه سلسلة من الأسئلة التى تخص سفينته ، وكذلك ما يفيد امتلاكه سفنا خاصة (١٣) .

ان هذه الشواهد ، تعتبر مؤشرا على رغبة أن تغدو البحرية التجارية

---

(٩) نفسه ص : ٢٨٤ .

(١٠) من ذلك : مكاتبة ليموان Le Moyne قنصل فرنسا فى مصر الى وزير خارجيته ٢٤ فبراير ١٨٦٨ ، ومكاتبة هنرى بلور Henry, B سفير انجلترا فى الاستانة الى وزارة خارجيته فى ٢٠ يوليو ١٨٦٤ ، مكاتبة بتلر George, H. Butler قنصل الولايات المتحدة الأمريكية فى مصر الى وزارة خارجيته فى ٢٨ مايو ١٨٧٠ . عن : ــ جورج جندى ، جاك تاجر : اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ١٩٤٧ ، ص ص : ١٤ ، ١٥ .

— Guindi, G. Bey & Tager, J. : Ismail d'apres Les docoments officilis, le Caire, 1946, pp. 14, 15.

(١١) المرجع نفسه ، ص : ٨ .

(١٢) نفسه ، ص ص : ١٢ ، ١٣ .

(*) بارجة والجمع بوارج ، قيل عن أصل اشتقاقها أنها معربة عن لفظة « بيرة » الهندية وهى سفينة حربية كبيرة تتخذ للقتال ، وكان الهولنديون أول من استخدموها فى العصر الحديث ، ومنهم انتقلت للاقطار الاخرى .

للمزيد : ــ درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص ص : ١٠ ، ١١ .

ــ د. محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦١٨ .

(١٣) البرت فارمان : مصر وكيف غدر بها ، ترجمة عبد الفتاح عنايت ، مراجعة على جمال الدين عزت ، المؤسسة المصرية العامة للتاليف والطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٤ ، ص : ١٣ .

لديه ، جزءا من رموز بناء دولة على غرار الدول المتمدينة ، استيعابا لمفهوم قوة الدولة التى تتسق مع ذكاء الحاكم وتنشئته ، كذا مظهرا للتطور اتساقا مع حبه للرقى ، وكلا العاملين قد ضمنا قيامها ، اذا ما توافرت مقوماتها الملاحية بالاضافة الى الجانب الاقتصادى والسياسى ، أو بالأحرى ما يضمن حركة تبادل خارجى نشطة ٠

(ب) تطور الظروف السياسية :

بداية تجدر الاشارة الى عدة ملاحظات تتعلق بملاحة السفن التجارية المصرية وضمان تمتعها بالحماية فى البحار تبعا للظروف السياسية : ـ

أولا : أن العرف والقانون البحرى خولا السفن التجارية حرية الملاحة فى البحار العامة منذ أمد بعيد ، ولكن مع ملاحظة أن فقه القانون الدولى ، لا يعتبر السفينة التجارية جزءا من اقليم الدولة التى ترفع علمها ، مادامت قد دخلت الموانىء أو المياه الاقليمية لدولة أجنبية ، وبالتالى لا ينطبق قانون دولة العلم على السفينة فيما يقع منها ، وانما ينطبق عليها قانون الدولة صاحبة الاقليم الذى تواجدت فيه عند وقوع الحدث ، وذات الشىء ينطبق على طاقمها اذا نزل ميناء أجنبيا (١٤) ، ومن ثم بدا البحر العام محورا ملاحيا مشاعا ٠

ثانيا : لما كان موقع السفينة التجارية فى المياه الاقليمية ، متفاوتا فى آثاره السياسية ، التى تترتب عليها جوانب قانونية ، وبدت الفروق بين تواجد السفينة فى مياه دولتها وتلك الدول الأجنبية ، من ثم جاءت المعطيات التاريخية فى اطار تبعية مصر السيادية للدولة العثمانية ، ضامنا لنطاق ملاحى أكبر للسفن المصرية ، بما امتلكته الدولة صاحبة السيادة من موانىء ملاحية كثيرة تتبعها مياه اقليمية فى بحار هامة ، أشارت اليها الفرمانات بأنها « البحر الأحمر والأبيض (المتوسط) ، الأسود والبحر المحيط » (١٥) ٠ اتساقا مع كون السفن المصرية رافعة للبيرق « العلم »

---

(١٤) ـ د٠ أحمد عبد الهادى : جنسية السفينة التجارية ـ دراسة مقارنة « مجلة كلية الحقوق » جامعة فاروق الاول : العدد الأول ، السنة الثانية ، يناير ـ مارس ١٩٤٥ ، ص ـ ص : ١٦ ـ ٤٧ ٠

ـ د٠ هشام على صادق : مرجع سابق ، ص ، ص : ٣١ ، ٣٢ ٠

ـ د٠ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى الوطنى والمختلط ، جـ ١ ، مطبعة مصطفى البابى الحلبى ، مصر ، د٠ت ، ص : ٥١ ٠

(١٥) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٢٥ فرمانات ـ ترجمة فرمان تركى رقم ٨٥١ فى أواسط ربيع أول ١٢٧٣ هـ (١٨٥٦) من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر ، ـ ترجمة فرمان رقم ٨٩٨ أوائل ذو الحجة ١٢٨٠ هـ (١٨٦٥) من السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر ٠

العثمانى ، حسب لفظ القانون البحرى العثمانى الذى كان معمولا به فى مصر ، وذلك فى بنديه الأول والثانى من فصله الأول (*) .

وعلى هذا الأساس تتضح جدوى الملاحظة الثالثة فى امتداد النفوذ السياسى لمصر فى موانىء البحر الأحمر ، مصوع – سواكن – زيلع – رأس جاردفون – قسمايو (بورت اسماعيل) ، على الساحل الافريقى بين عامى ١٨٦٥ – ١٨٧٧ ، ومرسى الوجه على خليج العقبة ، وذلك فى عهد اسماعيل باشا (١٦) ، اذ تبدو هذه الملاحظة ذات خصوصية أكبر فى علاقتها بالسفن التجارية المصرية التى أصبحت فى هذا الاطار تقوم بملاحتها فى كنف المواقع الملاحية ذات الادارة المصرية اقليميا ، أى بما يفيد صالح النشاط فى اطار الخصوصية المصرية .

وقد بدت هذه العلاقة أكثر وضوحا فى عهد اسماعيل باشا ، بما كفلته الفرمانات السلطانية من الحقوق الممنوحة للخديوى (١٧) .

(*) درجت المراجع القانونية الحاضرة ، فى تناولها لبدايات القانون البحرى المصرى فى مصر ، اتخاذها قانون التجارة البحرى المختلط ١٨٧٦ ثم قانون التجارة البحرى الأهلى ابان حكم الخديوى توفيق ١٣ محرم ١٣٠١ هـ/١٣ نوفمبر ١٨٨٣ كبدايات ، بيد أن الباحث اطلع على طبعتين سابقتين للقانون التجارى البحرى برقم « قوانين وأحكام ١٨١ » وذلك بدار الكتب القومية ، وأما التجارى وكان ضمنه البحرى ، فتوجد منه نسختان أسبق طبع بيروت ١٢٧٥ هـ (١٨٥٩) ، والثانية طبع مصر المحروسة ١٢٧٦ هـ (١٨٦٠) وهما تحت رقم « قوانين ١٤٤٢ » وتم مقارنتهما باللاحقتين فلم يبد فيها اختلاف كبير ، والقوانين مجتمعة تتشابه الى حد كبير مع ترجمة رفاعة رافع الطهطاوى للقانون التجارى الفرنسى ، مصر ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) تحت رقم « قوانين ٨٣ » ولم يشذ عن تلك البدايات سوى عزيز خانكى الذى أشار لبدء العمل فى عام ١٢٧٦ هـ (١٨٥٩) ، وللمزيد : –

– القوانين الأصلية المشار الى أرقامها بدار الكتب القومية .

– عزيز خانكى : التشريع والقضاء قبل انشاء المحاكم الأهلية ، المطبعة العصرية ، مصر أغسطس ١٨٧٩ ، ص : ٥ .

– د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى الوطنى والمختلط ، ج ١ ص (جـ) من المقدمة .

– د. نجيب بكير : القواعد التجارية والبحرية ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ١٩٧٥ ، ص : ٢٤٥ .

(١٦) د. شوقى الجمل : سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٧٤ ، ص – ص : ٦ – ١٠ .

(١٧) للمزيد حول مراجعة نصوص الفرمانات : د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا فى عهد الخديوى اسماعيل ١٨٦٣ – ١٨٧٩ ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٦٧ ، ص – ص : ٢٤٧ – ٢٥٣ .

– فيليب جلاد : قاموس الادارة والقضاء ، المجلد السادس ، الاسكندرية ١٨٩٥ ، ص : ٧٣٢ .

– عبد الرحمن الرافعى : مرجع سابق ، ص ص : ٨٦ ، ٨٧ .

وعلى الرغم من كون تلك المواقع غير مصرية تبعا للموضع الجغرافى ، الا أنها بدت كالموانئ المصرية فى جانب علاقتها بالبحرية التجارية ، من حيث انتمائها اداريا وتنظيميا لسيادة مصر التى تتبع الدولة العثمانية ٠

على أنه مثلما كفلت تلك المواقع ــ فى البحر الأحمر والمحيط الهندى ــ مياها اقليمية تظللها الراية المصرية ادارة واشرافا ، استدعت المواقع ذاتها بالضرورة وجود سفن تجارية تفى بأغراض الربط بينها وبين مصر ، مثلما حدث نفس الشيء بين مصر والدولة العثمانية ٠

كذلك يتصل بأهمية وجود بحرية تجارية مصرية ، تبعا للجوانب أو الظروف السياسية ذاتها ، ما خاضته مصر أو شاركت فيه من الحروب العسكرية ، سواء كان ذلك لنصرة الدولة صاحبة السيادة « حرب القرم ١٥٨٣ ــ ١٨٥٦ ، ثورة العسير ١٨٦٣ ــ ١٨٦٥ ، حملة كريت ١٨٦٦ ، الحرب الروسية ١٨٧٧ » (١٨) ، أو لمناصرة دولة صديقة (حرب المكسيك أواخر عهد سعيد باشا لمناصرة فرنسا) (*) ، واما تلك التى خاضتها مصر مدفوعة لتحقيقها بأغراض توسعية ، أو مجابهة قوى سياسية « حرب الحبشة ٧٥ ، ١٨٧٦ ، حيث كانت السفن التجارية ، تدعم السفن الحربية ، ويمكن أن ينصرف الشيء ذاته الى أهمية وجود السفن التجارية برفقة الحربية ابان القيام بجولات تفقدية ، أو حين مرابطتها فى تلك البقاع المصرية البعيدة ٠

كما يلاحظ فى جوانب العلاقات السياسية بين مصر والدولة العثمانية ، أنه لم توجد نصوص فى الفرمانات تمنع انشاء سفن تجارية ، على عكس

---

(١٨) ــ د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٧٧ ــ ٨٧ ، ١٦١ ــ ١٦٥ ٠

ــ السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٢٤١ ــ ٢٦٦ ٠

(★) على الرغم من مشاركة مصر بقوات نقلتها السفن الفرنسية فى عهد سعيد باشا ، الا أن علاقة هذه الحملة بالبحرية التجارية المصرية جاءت الاشارة لها فى عهد اسماعيل باشا الذى قام مشروعه على ارسال أورطة سودانية ، وارسل أوامره بذلك الى وكيل الشركة العزيزية المصرية فى ١٠ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ (مارس ١٨٦٦) ، وذلك لاعداد السفن اللازمة للنقل ، وان كان لم يتم التنفيذ النهائى لتأخر التجهيزات ودلو انتهاء الحرب ٠

للمزيد : ــ د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ٠٠ جـ ١ ، ص ــ ص : ٥٢٢ ــ ٥٣٣ ٠

ــ عبد الله حسين : السودان من التاريخ القديم الى رحلة البعثة المصرية ، الجزء الأول ، المطبعة الرحمانية ، مصر ط ١٩٥٣/١ ، ص ص : [illegible]

الحربية التى ظلت ممنوعة فى اطار « السفن الحربية المدرعة التى لم يكن يتم انشاؤها الا باذن سلطانى » حتى فرمان ٢٧ يونية ١٨٧٣ (١٩) ، ومن ثم يمكن القول ان الظروف السياسية كانت تشجع على وجود بحرية تجارية مصرية ، وذلك تبعا للجوانب السيادية التى كفلت مياها اقليمية للنشاط المصرى فى اطار التبعية العثمانية التى امتدت الى مياه بحرية عديدة، أو الموانىء والمواقع البحرية ، عـــلاوة على الظروف الحـــربية ، ومناصرة الأسطول التجارى للحربى ، وعدم وجود عراقيل أمام انشاء أو تطوير السفن التجارية مقارنة بالحربية « الدونتما » ٠

---

(١٩) د٠ احمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ٢٥٠ ٠

ثانيا : تطور ظروف التبادل الخارجي

يقصد بالتبادل الخارجي كافة المعاملات التي تتم بين الدول (٢٠)، وهذه العمومية في التعريفات الاقتصادية فيما تشمله ـ وثيق الصلة بالسفن التجارية ـ حركة التجارة الخارجية من نقل بضائع وركاب وبريد وغيرها ، مما يؤثر في الجدوى الاقتصادية من تشغيل سفن تجارية (٢١) ٠

ولما كانت قد برزت أهمية وجود سفن بحرية تصـل الموقع المـلاحي المصري بالعالم الخارجي ، فان تلك الأهمية قد برزت على وجه الخصوص بعد انتهاج أوربا لسياسة « حرية التجارة » ثم انهيار نظام الاحتكار في مصر ، ولأن ذلك كفل وجود حركة تبادل خارجي نشطة عما قبل ، وفرت ظروف ملائمة للنشاط البحري التجاري ٠

لذلك يمكن القول بأنه يوجد ارتباط وثيق ومباشر بين حركة السفن والتبادل الخارجي ، لأن تطور أو ضعف التبادل يؤثر ايجابيا أو سلبيا في تشغيل السفن ، وبمعنى آخر يأتي قيام أو تأسيس البحرية التجارية في أهم جوانبه تلبية لتطور حركة التبادل الخارجي ، وهذا ما نحاول رصده من خلال حركة التجارة الخارجية المصرية بصفة عامة في شقيها الصادرات والواردات ، ثم بصفة خاصة حركة الركاب في الموانيء المصرية ، ثم حركة البريد ٠

أولا : حركة التجارة الخارجية :

مما لا شك فيه أن نمو هـذه الحركة يرتبط بتطور المجتمع المصري ذاته ، وقد جاءت الشواهد التاريخية ، تدل على ملاءمتها طيلة عهدي سعيد باشا واسماعيل باشا ، بما توضحه الاحصاءات التالية لحركتي الصادرات والواردات المصرية (٢٢) ٠

---

(٢٠) د٠ حسن كمال : مرجع سابق ، ص : ١٣ وللمزيد راجع ما سبق تناوله « ماهية البحرية التجارية » ٠

(٢١) د٠ عبد العزيز مهنا : مرجع سابق ، ص : ٥ ٠

(٢٢) مستخرج من احصاءات متفرقة بعد مقارنتها عن المراجع المذكورة بعد ، وللباحث ملاحظتان : أولا : اتفقت بيانات كل من د٠ احمد أحمد الحتة وكروشلى في اجمالى السنوات ومعهما د٠ امين مصطفى باستثناء اختلافه معهما في رقم صادرات ١٨٧١ ، ثانيا : اتفق =

السنة	الصادرات بالجنية المصرى	الواردات بالجنية المصرى	الميزان (*)
١٨٥٤	٢ر٠٨٧ر٩٣٨	٢ر١٤١ر٩٦٤	- ٠ر٠٥٤ر٠٢٦
١٨٥٥	٣ر٢٨٦ر٤٣٦	٢ر٥٢٧ر١٣٣	+ –ر٧٥٩ر٣٠٣
١٨٥٦	٤ر٠٢٩ر٥٤٣	٢ر٥٦٨ر٦٩٢	+ ١ر٤٦٠ر٨٥١
١٨٥٧	٣ر١٠٤ر٩٤٨	٣ر١٤٩ر٤٣٠	- –ر٠٤٤ر٢٨٢
١٨٥٨	٢ر٥٣٣ر٩٠٧	٢ر٧١٥ر٢١٥	- –ر١٨١ر٣٠٨
١٨٥٩	٢ر٥٦٥ر٦٢٥	٢ر٤٩٤ر١٤٣	+ –ر٠٧١ر٤٨٢
١٨٦٠	٢ر٥٣٥ر٦٥١	٢ر٦٠٤ر٩٣٣	- –ر٠٦٩ر٢٨٢
١٨٦١	٣ر٤٢٢ر٩٥٩	٢ر٥٦٨ر٥٣٩	+ –ر٨٥٤ر٤٢٠
١٨٦٢	٤ر٤٥٤ر٤٢٥	١ر٩٩١ر٠٢٠	+ ٢ر٤٦٣ر٤٠٥
١٨٦٣	٩ر٠١٤ر٢٧٧	٥ر٠٦٣ر٤٨٧	+ ٣ر٩٥٠ر٧٩٠
١٨٦٤	١٤ر٤١٦ر٦٦١	٥ر٢٩١ر٢٩٧	+ ٩ر١٢٥ر٣٦٤
١٨٦٥	١٣ر٠٤٥ر٦٦١	٥ر٧٥٣ر١٨٤	+ ٧ر٢٩٢ر٦٧٧
١٨٦٦	٩ر٧٢٣ر٥٦٤	٤ر٦٦٢ر٢١٠	+ ٥ر٠٦١ر٣٥٤
١٨٦٧	٨ر٦٢٣ر٤٩٧	٤ر٣٩٩ر٠٩٧	+ ٤ر٢٢٤ر٤٠٠
١٨٦٨	٨ر٠٩٤ر٩٧٤	٣ر٥٨٢ر٩٦٩	+ ٤ر٥١٢ر٠٠٥
١٨٦٩	٩ر٠٨٩ر٨٦٦	٤ر٠٢١ر٦٠١	+ ٥ر٠٦٨ر٢٦٥
١٨٧٠	٨ر٦٨٠ر٧٠٢	٤ر٥٠٢ر٩٦٩	+ ٤ر١٧٨ر٧٣٣
١٨٧١	١٠ر١٩٢ر٠٢١	٤ر٥١٢ر١٤٣	+ ٥ر٦٧٩ر٨٧٨
١٨٧٢	١٣ر٣١٧ر٨٢٥	٥ر٠٠٥ر٩٩٥	+ ٨ر٣١١ر٨٣٠
١٨٧٣	١٤ر٢٠٨ر٨٨٢	٦ر١٢٧ر٥٦٤	+ ٨ر٠٨١ر٣١٨
١٨٧٤	١٣ر٤٢٣ر٠٠٠	٥ر٠٧٠ر٠٠٠	+ ٨ر٣٥٣ر٠٠٠
١٨٧٥	١٣ر٣٣٣ر٣٣٤	٥ر٦١٩ر٤٦٧	+ ٧ر٧١٣ر٨٦٧
١٨٧٦	١٣ر٥٦١ر٢٨٦	٤ر٢٥٣ر١٩١	+ ٩ر٣٠٨ر٠٨٥
١٨٧٧	١٢ر٧٥٠ر٢٣٢	٤ر٤٩٣ر٤٤١	+ ٨ر٢٥٦ر٧٩١
١٨٧٨	٨ر٠٩٧ر٢٧٧	٤ر٨٤٤ر٣٤٢	+ ٣ر٢٥٢ر٩٣٥
١٨٧٩	١٣ر٤٣٩ر٠٥٩	٥ر٠٠٢ر١٦٣	+ ٨ر٤٣٦ر٨٩٦

فاذا قيس مدلول هذه الاحصاءات من وجهة النظر الاقتصادية ، وعلى حد تعبير البعض « ان أرقام التجارة الخارجية يتراءى فيها التقدم العـــام

= مع هؤلاء الثلاثة جورج جندى ، جاك تاجر فى بعض السنوات ، واختلف فى البعض الآخر ، وكان الخلاف عنهم فى صادرات ١٨٦٧ ، صادرات وواردات أعوام ٧٠ ، ٧٤ ، ١٨٧٥ ، ثم وارداتأعوام ٧٦ ، ٧٧ ، ٧٨ وقد تم الاعتماد على المرجعين الأولين (الحتة ، وكروشلى) : –

– د. أحمد أحمد الحتة : مرجع سابق ، ص : ٢٩٨ .

– د. أمين مصطفى عفيفى عبد الله : مرجع سابق ، ص : ٢٠٧ .

– جورج جندى ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ٢٢٤ .

— Guindi, G & Tager, J. : op. cit., p. 180.

— Croushley A. E. : The economic developement of modern Egypt, Longmans, Green & Co., London, First, Pb 1938, pp. 137, 138.

(*) الميزان التجارى من عمل الباحث .

لمرافق الحياة في البلاد » (٢٣) ، فانه يبرز منه أن الميزان التجارى باستثناء اعوام ١٨٥٤ ـ ٥٧ ـ ٥٨ ، ١٨٦٠ كن فى صالح مصر بقية عهد سعيد باشا ، واستمر كذلك طيلة عهد اسماعيل باشا ، وفد كان ادنى فائض له فى هـذا العهد يقرب من ضعف أفضل فائض له فى عهد سعيد باشا ، وهو ما نجده فى عامى ١٨٥٦ ، ١٨٧٨ ، بل ان بعض سنوات اسماعيل باشا شهدت زيادة طفرية من ذلك عام ١٨٦٤ الذى كان فائضه أكثر من تسعة ملايين من الجنيهات المصرية (٢٤) ٠

أما مدلوله على صعيد العلاقة بالبحرية التجارية ، فانه يطرح بعض ملاحظات فى مقدمتها وجود تطور فى الصادرات والواردات المصرية ، وهذا يساعد على نشاط السفن التجارية ، حيث الصادرات فى الذهاب والواردات فى الاياب ، فبالنسبة للصادرات بدءا من عام ١٨٥٤ وحتى عام ١٨٧٩ ، فقد ابتدأت بأكثر من مليونى جنيه ، وانتهت الى أكثر من ثلاثة عشر مليون جنيه مصرى ، ومع حدوث انخفاضات فى بعض السنوات فى عهد سعيد باشا كتلك التى عاصرت أعوام ٥٨ ـ ١٨٦٠ فانها لم تقل عن المليونى جنيه ، كما أنه حدثت زيادات ملحوظة فى العهد ذاته كأعوام ٥٥ ، ٥٧ ، ١٨٦١ التى زادت عن ثلاثة الملايين من الجنيهات المصرية ، وعامى ٥٦ ، ١٨٦٢ التى زادت على أربعة الملايين ، وكان ذلك يعنى تطورا ملموسا فى شق الصادرات الخارجية ٠

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد فاقت التطورات عهد سلفه وبما يشبه الطفرة واستمر ذلك طيلة العهد ، فقد كان أقل مستوى لاجمالى الصادرات يزيد عن ثمانية ملايين جنيه مصرى ، بل أن تلك المؤشرات قد جاءت منـذ البدايات ، حيث كانت تجارة القطن المزدهرة ، ولذا كانت الصادرات عام ١٨٦٣ تزيد عن تسعة ملايين جنيه مصرى ، وبلغت فى العام التالى أكثر من أربعة عشر مليونا ، ومنذ عام ١٨٧١ حتى ١٨٧٩ تراوحت الصادرات بين عشرة الملايين والأربعة عشر مليونا ، أو ما يزيد قليلا ٠

أما بالنسبة للواردات فانها مقـارنة بالصادرات وفى ضـوء الميزان التجـارى ، يلاحظ ثمـة تقارب بينهما فى عهد سعيد باشا ، بينما حدث

---

(٢٣) د٠ أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص : ٢٠٦ ٠

(٢٤) للمزيد من التحليلات الاقتصادية لهذه الاحصاءات : ـ

ـ د٠ أحمد أحمد الحتة : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٢٨٧ ـ ٣٠٤ ٠

ـ أحمد الشربينى : التجارة المصرية ١٨٤٠ ـ ١٩١٤ ، رسالة ماجستير غير منشورة باشراف أ٠د/رؤوف عباس ، قسم التاريخ ـ كلية الآداب ـ جامعة القاهرة ١٩٨٥ ، ص ـ ص : ٢٧٠ ـ ٣٩٤ ٠

ـ د٠ أمين مصطفى عفيفى : المرجع السابق ، ص ـ ص : ٢٠٦ ـ ٢٠٨ ٠

التفاوت عام ١٨٥٦ حيث كانت الواردات تصل الى نصف الصادرات تقريبا «٢١٤» ، بينما التفاوت الأكبر قد حدث عام ١٨٦٢ بنسبة الواردات تقريبا الى الصادرات ١ : ٤ على أن هذا التفاوت اذا كان يؤثر فى حركة السفن الخارجية من مصر بالازدهار ويؤثر سلبا على حركة السفن الواردة بالتجارات القادمة الى مصر ، الا ان المحصلة فى العام ذاته كانت تضمن فى عمومها مصدرا لتشغيل أو تسيير السفن ، لأن اجمالى الصادرات كان يفوق الأعوام السابقة ، ويعوض النقص فى الواردات بالنسبة لحركة السفن .

على أنه فى عهد اسماعيل باشا كما هو واضح من الاحصاء والميزان التجارى فان الواردات طيلة عهده تراوحت بين ثلاثة الى ستة الملايين من الجنيهات المصرية ، وهى فى مجملها أكبر من تلك التى كانت فى عهد سعيد باشا ، وان كانت أقل من الصادرات فى عموميتها على مر السنوات ، وقد كان ذلك لا شك فى صالح الاقتصاد أو بالأحرى ميزان التجارة الخارجية .

ونخلص من ذلك الى أن مثل هذه التطورات على صعيد التجارة الخارجية قد وفرت ظروفا ملائمة لنشاط السفن التجارية ، وقد زاد من قيمة هذه التطورات ، أن توجه التجارة الخارجية كان يتم فى معظمه مع دول بحرية ، كما أنه لم يكن محددا أو رهنا بدولة معينة ، وانما كان يميزه التنوع مع مختلف الدول ، بما يعنى ضمان امكانية وجود خطوط سير بحرية متنوعة للسفن التجارية ، وهذا يوضحه المؤشر الاحصائى التالى لتوجهات التجارة الخارجية المصرية ١٨٦٣ ـ ١٨٦٩ (٢٥) :

الدولة	الصادرات بالجنيه (*) المصرى	الواردات بالجنيه المصرى	الدولة	الصادرات بالجنيه المصرى	الواردات بالجنيه المصرى
انجلترا	٨٧ر٤٠٣ر٨٧١	٢٢ر٦١١ر٢٩١	بلجيكا	١٨٨ر٥١٠	٣٥٥ر٢٩٤
فرنسا	١١ر٨٦٢ر١١٠	٦ر٠٣٨ر٥٢٤	روسيا	٣٧٢ر٧٩٩	١٢٨ر٣٩١
النمسا والمجر	٦ر٢٧١ر٩٤٢	٤ر٤٢٣ر٢٤٧	الولايات المتحدة الأمريكية	٦٣ر٦١٨	١٣١ر٦٧١
تركيا	١ر٧٠٢ر٤٥٦	٧ر٢١٣ر٦٧٤	السويد	ـ	٩٠ر٥٧٤
ايطاليا	٣ر٣٩٤ر١٩٧	٣ر٣٠٩ر٥٢٣	اسبانيا	٤ر٦٥٣	٤ر٣٢٢
سوريا « الشام »	١ر٠٠٣ر٦٣٨	٣ر٢٩١ر٦٦٧	المانيا	ـ	٣٣ر٩٣٦
بلاد المغرب	٢٥٥ر٥١٥	٢ر٤٤٧ر٨٣٢	هولندا	٢ر٤٥٥	ـ
اليونان	١٦٩ر٤٢٥	١ر٣٦٢ر٤٥٥			

(٢٥) نقلا عن : د. أحمد أحمد الحتة : مرجع سابق ، ص : ٣١١ .

(★) جعل الباحث التقريب لأقرب جنيه بدلا من القرش الوارد فى الاحصاء .

ويوضح هذا الاحصاء تنوع التجارة الخارجية ، وكما سبق القول فان هذا من شأنه توفير محاور ملاحية متنوعة يمكنها تقديم خطوط توافق السفن التجارية اذا ما وجدت ، مع ملاحظة أن هناك فترات كان يزدهر فيها النشاط مع دولة بعينها ، مثلما حدث مع بريطانيا خاصة ابان نشوب الحرب الأهلية الأمريكية ، وحدوث أزمة القطن ، حتى كان نصيبها من تجارة مصر الخارجية عام ١٨٦١ يقرب من ثلثى صادرات مصر ، بسبب ارتفاع أسعار القطن (٢٦) التى ساهمت فى ارتفاع الميزان التجارى المصرى ، وقد استمرت تستورد ما يقرب من أربعة أخماس القطن المصرى طيلة عهد اسماعيل باشا (٢٧) .

وقد كانت مثل هذه الأمور تملى ضرورة وجود سفن تجارية مصرية تشارك فى جنى أرباح التشغيل ، سواء كان ذلك تلبية لاحتياجات مصر من واردات سلعة معينة ، أو للمشاركة فى تصريف تكدس الصادرات الفائضة عن الاستهلاك المحلى ، فى اتساق مع المعاهدات التجارية بين الدولة العثمانية والدول الأخرى أو بين مصر والدول ، منذ موافقة السلطان العثمانى على تخويل الخديوية المصرية حق عقد معاهدات تجارية مع الدول وبما لا يخل بالأطر العثمانية ، وكان يمتد أثر هذه المعاهدات الى السفن التجارية ، التى كانت تتبادل علاقاتها الودية فى اطار حرية التجارة ومزايا المعاهدات والاتفاقيات .

واذا كان هذا العرض باحصائياته قد أبرز وجود أرضية ملائمة لنشاط السفن فى التجارة الخارجية ، وذلك فى الاطار الاقتصادى العام للميزان التجارى فى حركتى الصادرات والواردات ، وكذلك فى تنوع الدول التى ترتبط بتجارة بحرية مع مصر ، فان التطور الذى شهدته هذه الأرضية ، كان أيضا فى التفاصيل التى يمكن الوقوف على أمثلة منها فى حركتى الركاب والبريد .

ثانيا : حركة الركاب :

تستند حركة الركاب فى ميناء ما ، الى طرفى الحركة أى المسافرين والقادمين سواء كانوا من سكان البلاد أو الأجانب ، وفى مصر ١٨٥٤ — ١٨٧٩ جاءت هذه المظاهر متمثلة فى رحلات السكان المحليين ومواكب الحج ، ثم الوفود الأجنبية .

---

(٢٦) ارتفع سعر قنطار القطن من ١٢ ريالا عام ١٨٦١ الى ٤٥ ريال عام ١٨٦٥ ، وزادت صادرات مصر من ½ مليون الى ١½ مليون . ـ د. جمال الدين محمد سعيد : اقتصاديات مصر ، مطبعة لجنة البيان العربى ، القاهرة ط ١٩٦٤/٢ ، ص : ٢٣ .

(٢٧) د. احمد أحمد الحتة : مرجع سابق ، ص : ٣١٠ .

فبالنسبة للعناصر المحلية ، فقد كانت أهم أسباب انتقالها بحريا أداء فريضة الحج عن طريق السويس البحرى منذ عام ١٨٦٠ ، فضلا عن بعض التجارات والبعثات ، سواء كانت لأغراض ثقافية أو سياسية أو للسياحة ، فضلا عن ذلك ما كان تابعا للحكومة عسكريا ، ونفس الأسباب يمكن أن ترجع اليها حركات الوافدين الى مصر ، وكان يغلب الطابع الدينى على قدوم المسلمين ، والطابع التجارى على العناصر التجارية وخاصة من الأوربيين ، وكانت هذه التحركات اما أن تبدأ أو تنتهى بمصر ، واما أن تكون مصر معبرا لها (*) .

واذا كانت التحركات التى تحمل الصبغة الموسمية كالحج أو السياحة ، تمثل ازدهارا للحركة البحرية ، فان الحركة للأغراض التجارية ، كانت هى التى تمثل فى الواقع عنصرا مستمرا فى النشاط البحرى وهذه الحركة ازدهرت بالأجانب الذين شهدوا تشجيعا من حاكمى الفترة ، علاوة على ازدهار الحركة التجارية التى سجلتها الاحصاءات السابقة ، بالاضافة الى ما كانوا يتمتعون به من الامتيازات الأجنبية (٢٨) .

وعامة ، فقد جاءت حركة الركاب ، دليلا أيضا على التطور الذى لا يدعم نشاط السفن فحسب ، بل ويتطلب المزيد منها ، وللوقوف على تطور الحركة الملاحية نورد بيان الركاب الواردين الى الاسكندرية عن الفترة من ١٨٥٤ ـ ١٨٧١ ، والواردين الى بورسعيد منذ انشائها حتى ١٨٧١ أيضا (٢٩) .

(*) سيتم تناول ذلك فى العنصر الخاص « دور البحرية التجارية المصريه فى نقل الركاب » .

(٢٨) هناك بحوث ومراجع عديدة تناولت هذا الجانب منها : ـ

ـ د. أنور عبد الملك : نهضة مصر « تطور الفكر والايدولوجية فى نهضة مصر الوطنية ١٨١٥ ـ ١٨٩٢ » ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٣ ، ص ـ ص : ٨٠ ـ ٨٩ ، ١٣٤ ـ ١٣٨ .

ـ د. راشد البراوى : مجموعة الوثائق السياسية ، الجزء الأول « المركز الدولى لمصر والسودان وقناة السويس » مكتبة النهضة المصرية القاهرة ط ١ /١٩٥٢ ، ص ـ ص : ٩٠ ـ ٩٩ .

ـ د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ١٩ .

ـ د. نبيل عبد الحميد : الأجانب وأثرهم فى المجتمع المصرى ١٨٨٢ ـ ١٩٢٢ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، باشراف أ.د/جمال زكريا ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، القاهرة د.ت ، ص ـ ص : ٥ ـ ٣٢ .

— Crouchley, A. E. : The Investment of foreign Capital in Egyptian Companies and public Debet, Cairo, 1936.

(٢٩) نقلا عن الوقائع ومقارنتها باحصاءات أخرى ، فاتفق معها على مبارك باستثناء عام ١٨٦٤ ثم أضاف بالنسبة لميناء الاسكندرية عام ١٨٧٣ ، وكذلك رينى بك لنفس الميناء =

الميناء / السنة	الاسكندرية	بورسعيد	الميناء / السنة	الاسكندرية	بورسعيد
١٨٥٤	٢٢١٧٢		١٨٦٣	٤٣٣٣٣	٤٩٧
١٨٥٥	٢٦٦٨٠		١٨٦٤	٥٦٦١٢	١٦٩٦
١٨٥٦	٣٣٤٢٩		١٨٦٥	٧٤٩٩٠	٧٠٨٠
١٨٥٧	٣٦٦٨٥		١٨٦٦	٥٠٣١٧	١٠٩٥٣
١٨٥٨	٣٥٤٨٧		١٨٦٧	٤٥٩٥٠	٨٣١٦
١٨٥٩	٢٩٠١٥		١٨٦٨	٤٣٥٣٨	١٩٠٥٦
١٨٦٠	٢٨٩٢٤	٤٠١	١٨٦٩	٧٧٧٧٦	٢٤٨١٥
١٨٦١	٢٨٩٦٣	٦٥١	١٨٧٠	٦٤٣٢٨	٢٤٩٧٨
١٨٦٢	٣٢٧٢٢	٦٥١	١٨٧١	٥١٤٨٢	٥٨٥٦٥

هـذا على صعيد حركة الركاب فى المينا.ين كأمثلة تطبيقية توضح التطور الذى طرأ على أعداد الركاب ، ومن ثم أخذت فى التزايد السنة تلو الأخرى . أما على صعيد الاجمالى العام لذات الحركة ، فقد كانت هى الأخرى تضمن نشاطا رحبا فى سائر الموانىء ، وبمعنى آخر نشاطا رحبا للسفن مجتمعة فى السواحل المصرية ، وذلك حسبما يوضحه الاحصاء التالى للفترة من ١٨٧٣ ـ ١٨٧٧ عن المنتقلين بالسفن : (٣٠) :

البيان / السنة	الركاب الداخلة والخارجة				حجاج
	ملكية (مدنيون)		عسكرية		
	الى الديار المصرية	بطريق الديار المصرية	مصريين	اجانب	
١٨٧٣	١٠٤٨٥٧	٩٠٦٦٩	١٠٣٧١	١٢٧٣٠٩	٧٢٧٧٥
١٨٧٤	٨٠٣٨٤	٨١١٨٣	٦٨٣٩	١٠٣٦١٩	٧٩٤٠٣
١٨٧٥	٦٣٩٣٨	٨٣٤٩٨	٥٣٢٨٥	٨٨٩٧٥	٨٨٨٣٠
١٨٧٦	٥٢٤٤٧	٨٢٣٠٩	٦٧٣٤٦	٨٥٨٨٢	١٢٠٠٢٠
١٨٧٧	٥٢٥٤٧	٩٠٠١٢	١٩٣١٧	٩٢٩٨٤	٩٥٧٢٥

= الفترة من ١٨٥٦ ـ ١٨٦٩ واختلف مع الوقائع سنوات ١٨٥٩ ، ٦١ ، ٦٢ ، ٦٣ ، ١٨٦٩ وللمزيد : ـ

— Regny, E : Statistique de L'Egypte, Tome 1, Alexandrie 1870, p. 18.

ـ على مبارك : مرجع سابق ، جـ ٧ مج ٢ ، ص : ٨٠ ، وكان يطلق عليهم « سياح » .

ـ دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة (١) الوقائع المصرية ، مستخرج عن العدد ٤١٦ الخميس ٢٥ ربيع الثانى ١٢٨٨ هـ/١٣ يوليو ١٨٧١ م .

ـ الوقائع المصرية : العدد ٥٠١ بتاريخ الثلاثاء ٤ صفر ١٢٩٠ هـ/أول ابريل ١٨٧٣ .

(٣٠) نقلا عن : ـ

ـ فريدريكو أميتشى : الاستاتيستيك او مبادىء فيما يتعلق بالديار المصرية ، ترجمة =

واذا كان هذا الاحصاء يرصد الحركة الاجمالية للمنتقلين من مختلف الفئات ، والتى لم تقل أعدادها فى أى من هذه السنوات عن ربع مليون فرد ، فان قياس أحد جوانبها ، الحجاج مثلا ، تكشف بعض الوثائق أن أعدادهم عام ١٥٨٨ م كانت ١٧٩٧٠ (٣١) ، ونجد أن العدد ذاته يقفز حتى يصل عام ١٨٧٣ الى ٧٢٧٧٥ ويتزايد لأكثر من ١٢٠٠٠٠ عام ١٨٧٦ ، وهذا يكشف بما لا يدع مجالا للشك التطور فى حركة انتقالاتهم ، ورغم أنها كانت موسمية الا أنها كانت تمثل رواجا للنقل البحرى ، وهذا الأمر يوضح جدوى وأهمية وجود بحرية تجارية مصرية ٠

وعامة فمثل هذه الاحصاءات تبرز عدة حقائق فى مقدمتها وجود حركة انتقالات بحرية رائجة فى السواحل المصرية ٠

ثانيا : وجود حركة ملاحية سواء كانت وافدة أو عابرة تزيد من نطاق المدى الملاحى ، **ثالثا :** ضرورة وجود سفن تجارية تخدم نقل الركاب عامة وبما فيه النقل العسكرى ٠

ثالثا : حركة البريد :

وهى العنصر الثالث فى التبادل الدولى ، التى يؤديها النقل البحرى بما يحمله من أخبار وحوالات وغيرها ، وعلى الرغم من أن مصر شهدت توسعا داخليا فى هذا الجانب ١٨٥٤ ـ ١٨٧٩ الا أن المتصل منها بالبحرية التجارية هو الشق الخارجى المتبادل بين الأفراد أو الشركات ومن فى عدادها ، أو بين الحكومات بعضها البعض ٠

وبداية تطفو على السطح تلك العلاقة بين مصر والدولة العثمانية صاحبة السيادة ، وما تتطلبه هذه العلاقة من وجود سفن تنقل البريد بينهما وكذا سائر المكاتبات ، ثم بين مصر وموانىء البحر الأحمر التى امتد اليها نفوذها ، وهذه تبدو السفن اللازمة لنقل البريد بينها وبين مصر ذات أهميــة خاصة وذلك لما تحويه المكاتبات من أهميــة سياسية ، أو بما تترجمه من علاقات اجتماعية (٣٢) ٠

= عيسى ندور ، سعيد البستانى ، جـ ١ ، مطبعة عموم الجهادية ١٢٩٦ هـ ، ص ـ ص ، ص : ٤١ ـ ٤٣ ، ٨٢ ٠

(٣١) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ٢٠ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٧٢ بتاريخ ١٨ ذى القعدة ١٢٧٤ هـ (١٨٥٨) من اسماعيل عاصم ناظر ديوان الداخلية الى المعية ٠

(٣٢) ـ (دواوين الخدمات) : محفظة قرارات مجلس ادارة الشركة العزيزية ، وثيقة رقم ٥٢ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ (١٨٦٩) صورة قرار مجلس القومسيون للنظر فى مادة البوستة المصرى ٠

ـ د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية لسياسة مصر فى البحر الأحمر ١٨٦٣ =

وكان مما يزيد من أهمية وجود سفن مصرية عنصران آخران هما : ادراك الحكومة المصرية لأهمية وجود السفن الخاصة بهذا الجانب دون السفن الأجنبية ، بما يكتنف البريد فى بعض الأحيان من خصــوصيات حكومية أو سرية ، ثانيا : للوفاء بتطور حركة البريد المصرى الخارجى المرتبطة بالحركة الدولية ٠

وفى هذا المجال تجدر الاشارة اغلى أنه اثر تولى محمد سعيد باشا الذى شـــجع التوافد الأجنبى وحرية التجارة ، تزايدت حـركة البريد الخارجية ، وان كان قد تفوق فيها نشاط العناصر الأجنبية (*) ، حيث كان « كارلوميراتى » وأصله من ليفورنة ، قد حصـــل على امتياز أنشأ بموجبه مكتب بريد بين القاهرة والاسكندرية ، وبعد وفاته عام ١٨٤٢ ، تولى الاشراف على المكتب ابن أخته « تيتو شينى » الذى أشرك معه صديقه « جياكوموتسى » عام ١٨٤٧ « موتسى بك » فيما بعد (٣٣) ، وفى خلال سنوات قليلة من عهد سعيد باشا توطد هذا المشروع باقوى الأسس وأطلق عليه اسم البوستة الأوربية Posta Europea التى أنشأت مكاتبها فى رشيد ١٨٥٤ ، ثم امتدت لمناطق أخرى فى الأعوام التالية (٣٤) ٠

وعلى الصعيد الداخلى الذى ارتبط بالتبادل الخارجى ، فانه كما هو ملاحظ بدأ انشاء المكاتب فى الموانىء ذات الصلة الوثيقة بالنقل البحرى الخارجى ، وكان مما يزيد هذا الارتباط أن هذه المكاتب لم تقتصر على خدمات الأفراد ، وانما وقعت عام ١٨٥٦ اتفاقا مع الحكومة المصرية ينص على نقل ارساليات البريد لمدة خمسة أعوام متتالية اعتبارا من يناير ١٨٥٦

= ١٨٧٩ ، مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، مطبعة لجنة البيان العربى ، القاهرة ١٩٥٩ ، ص ، ص : ٥٠ ، ٢٠٧ ٠

(★) كانت توجد ادارة بريد للمراسلات الميرية منذ عهد محمد على ٠

(٣٣) اعتمادا على مؤلف وزارة المواصلات ، ويذكر بنولابك ، والدكتور صالح رمضان أن شينى كان جد ميراتى ، بينما تذكر الدكتورة فاطمة علم الدين أن الاشراف آل بعد وفاة ميراتى الى أولاد شقيقه « اخوان شينى » ٠

للمزيد : ـ د٠ فاطمة علم الدين عبد الواحد : تطور النقل والمواصلات الداخلية فى مصر فى عهد الاحتلال البريطانى ١٨٨٢ ـ ١٩١٤ ، مصر النهضة ، مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٨٨ ، ص : ١٧٥ ٠

ـ فريدريكو بنولابك : مصر والجغرافيا ، ترجمة أحمد زكى ، المطبعة الأميرية ، بولاق مصر ١٣١٥ ، ص ص : ١٠٠ ، ١٠١ ٠

ـ د٠ صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٢٩ ٠

ـ وزارة المواصلات : تاريخ البريد فى مصر ، المطبعة الأميرية ، القاهرة ١٩٣٤ ، ص : ٤٨ ٠

(٣٤) ـ د٠ فاطمة علم الدين : المرجع السابق ، ص ، ص : ١٧٥ ، ١٧٦ ٠

ـ فريدريكو بنولابك : المرجع السابق ، ص : ١٠٠ ٠

في الوجه البحري ، وسرعان ما تم تجديده باسم امتياز للشركة الأوربية في ٥ مارس ١٨٦٢ (٣٥) لمدة عشرة أعوام أخرى ، وكان لها امتياز نقل البريد الخارجي ، ومن ثم لم يكن للحكومة المصرية ثمة دور ، فلم يقتصر الأمر على منحها لهذه الشركة تلك الامتيازات ، بل اضطرت الحكومة الى الغاء مكاتبها الخاصة في سائر القطر عام ١٨٦٢ ، وهذا يعني هيمنة الاشراف الأجنبي على بريد سائر القطر داخليا وخارجيا ، حيث استقدم أصحاب الشركة الأوربية شابا ايطاليا يشارك في مهامها هو « فيتور يوكيوفي » من بريد تورينو ، وسبق له زيارة أكثر ادارات البريد في أوربا (٣٦) .

وقد زاد من هذه السيطرة الأجنبية أو بالأحرى من خطورتها ، وجود كثير من السفن التابعة للدول الأجنبية (*) ، مما أبرز مدى الحاجة الى سفن مصرية تشارك في هذا النشاط .

ولكن يبدو أن ثمة قصورا اعترى البحرية التجارية المصرية في عهد سعيد باشا ، ساعد على هذه الصورة القائمة على النشاط الأجنبي ، أو بمعنى آخر لم تدرك الحكومة المصرية آنئذ أهمية تمصير البريد أو نقله ، وهو ما لم يحدث في عهد اسماعيل باشا ...

ففي هذا العهد وبعد وفاة « تيتوشيني » في حادث مركبة عام ١٨٦٤ ، أصبح « موتسي » المسيطر الوحيد على البوستة الأوربية ، وفي تلك الأثناء كان الخديو اسماعيل باشا يسعى الى أن تهيمن حكومته على جميع المشروعات الهامة التي تتصل بالمدنية والعمران ، « فأمر بابتياع الشركة الأوربية .. وقام باتمام الصفقة ، نزولا على ارادة اسماعيل ، صيرفي فرنسي يدعى درفييه (ادوارد ديرفيو Edward Dervieu بثمن معتدل ٩٠٥ ألفا من الفرنكات » (٣٧) ، وكان ذلك بتاريخ ٢٩ أكتوبر ١٨٦٤ ، على أن الحكومة قامت بمنح موتسي رتبة البكوية واستبقته مديرا عاما لها ، وأصبحت منذئذ تعرف بمصلحة البريد ، وتحديدا منذ الثاني من يناير ١٨٦٥ ، اثر انتهاء الاجراءات الادارية (٣٨) ، واشترطت عليه

---

(٣٥) حسين الحطيم : تقدم البريد « اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته » ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ١٩٤٥ ، ص : ١٦٥ .
— وزارة المواصلات : مرجع سابق ، ص — ص : ٤٨ — ٥١ .
(٣٦) المرجع نفسه ، ص : ٥٢ .
(*) تفاصيل السفن الأجنبية سيتم تناولها مقارنة بالمصرية في خطوط السير — الفصل السابع .
(٣٧) — د. عبد الحكيم الرفاعي : مرجع سابق ، جـ ١ ، ص : ٩١٧ .
— وزارة المواصلات : المرجع السابق ، ص : ٥٣ .
(٣٨) المرجع نفسه ، ص — ص : ٥٣ — ٥٥ .

تقديم حساباتها لنظارة الأشغال العمومية ، وأما الطوابع فتؤخذ من ديوان المالية (٣٩) .

وقد كان هذا التحول يعنى خطوة هامة للنشاط المصرى ، استدعت وجود سفن مصرية تكمل حلقات انتقال البريد ، خاصة وأن هذه المصلحة أنشأت مكاتب خارجية لها فى سواحل البحر الأحمر . سواكن فى عام ١٨٦٧ ، مصوع فى عام ١٨٦٩ ، ثم مكاتب كثيرة فى بلاد الدولة (العثمانية) بآسيا وأوربا مثل جده وأزمير فى عام ١٨٦٦ ، وجاليبولى ومدللى وبيروت عام ١٨٧٠ ، ثم قوله وسلانيك وفولو وغيرها ، وقد أنشىء مكتب مصرى للبوستة فى دار الخلافة العظمى الآستانة عام ١٨٦٥ ، ولما عقد مؤتمر برن عام ١٨٧٤ تقرر فيه قبول البلاد المصرية فى دائرة اتحاد البوستة العام » (٤٠) .

ولا شك فان هذا وفى الظروف الملائمة لنشاط السفن المصرية فى نقل البريد عبر خطوط سيرها ، بين سفن مختلف الدول فى المحيط الخارجى ، وبدت أهمية وجود هذه السفن ضرورة من ضرورات استكمال حلقات التمصير ، وفى بعض تفسيرات الباحث ، كان وجود بحرية تجارية مصرية باعثا على احداث هذه أو بعض من هذه التحولات التى تمت (*) .

وعلى أية حال فان الاحصاءات تبرز هى الأخرى مدى الرواج فى حركة البريد الخارجية ، وكمثال لذلك نورد هنا هذا الرصد من ١٨٧٣ ـ ١٨٧٧ ، وهو خاص بالمصلحة دون المكاتب الأجنبية (بريد القناصل) (٤١) : ـ

---

(٣٩) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج٣ ، ص : ٦٢١ ، وقد احيلت فى ديسمبر ١٨٦٥ الى ديوان عموم المالية وفى ٢٨ سبتمبر ١٨٦٧ تحت اشراف شريف باشا رئيس مجلس الأحكام وناظر الداخلية والمالية ، ثم الحقت فى ١٦ مايو ١٨٧٥ بنظارة الحقانية والتجارة ، وفى ١٨٧٦ الى نظارة الزراعة والتجارة وفى ١٠ ديسمبر ١٨٧٨ الحقت بوزارة المالية ، أما موتسى بك فقد استقال منها عام ١٨٧٦ .

ـ د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٠ .

ـ وزارة المواصلات : مرجع سابق ، ص ص : ٥٨ ، ٥٩ .

(٤٠) فردريكو بنولابك : مرجع سابق ، ص ص : ١٠١ ، ١٠٢ .

(*) سنناقش ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « دور البحرية التجارية المصرية فى نقل البريد » .

(٤١) عن : فريدريكو أميتشى : مرجع سابق ، جـ ١ ، ص : ١٠٤ .

البيان / السنة	١٨٧٣	١٨٧٤	١٨٧٥	١٨٧٦	١٨٧٧	المجموع
صادر المراسلات	٨٥٥١٠	١٢١٣٢٥	١٧٨٢٤٣	٣٤٣٤٠١	٣٠٤٢٤٢	١٠٣٢٧٢٠
وارد المراسلات	٨٦٧٧٤	١٢٣٢٢٢	١٨١٠٣١	٣٥٣٤٤٠	٣١١٠٩٨	١٠٥٥٥٦٥
الاجمالى	١٧٢٢٨٤	٢٤٤٥٤٧	٣٥٩٢٧٤	٦٩٦٨٤١	٦١٥٣٤٠	٢٠٨٨٢٨٦

من ثم يمكن القول انه من خلال هذا العرض ، يتضح مدى التطور الذى لازم حركة التبادل الخارجي بين مصر والدول ، فى مجالات التجارة ونقل الركاب والبريد ، ولما كانت هذه الحركة تعتمد أساسا على البحر ، من ثم أبرزت الحاجة الى سفن مصرية ٠

غير أن تحقيق التطور الملاحى كان يلزمه الى جـانب ذلك مقومـات أخرى ، تبرز أهميتها لحركتى السفن والنقل فى الموانىء من حيث توفير وتهيئة الموانىء المناسبة وهو ما يعرف بالاصلاحات الملاحية ٠

ثالثا : تطور الاصلاحات الملاحية

تلعب الاصلاحات الملاحية دورا هاما فى تطوير الحركة البحرية للسفن ، وذلك للتلازم بينهما ، فالاصلاحات تجىء تلبية لاحتياجات السفن بالموانىء ، مثلما تجىء تلبية لاحتياجات تطور حركة النقل فى الموانىء ، ومما لا شك فيه فان تطور الاصلاحات الملاحية يكون وازعا على استقدام المزيد من السفن ، خاصة فى ضوء توافر حركة التبادل الخارجى النشطة .

وقد سبقت الاشارة فى البحث التمهيدى لملاءمة الموقع الجغرافى المصرى للنشاط البحرى ، وأن هذا الموقع قد طرأت على سواحله عدة اصلاحات ملاحية فى عهد محمد على ابان بناء الدولة وكانت فى صالح النشاط المصرى وتطور النقل البحرى ، وأن الاصلاحات ذاتها قد تعرضت لانتكاسة فى عهد عباس باشا الأول ، وبالتالى لم يعد ثمة قول بوجود نهضة ملاحية ، وهو ما كشفت عنه الاستعدادات المصرية للمشاركة فى حرب القرم بجانب الدولة العثمانية .

ولما كانت المعطيات الحضارية فى عالم التطور الملاحى وحرية التجارة تسير بخطى متطورة من حيث تزايد أعداد السفن البخارية وانهيار الاحتكارات ، وذلك منذ النصف الأول من القرن التاسع عشر ، من ثم تلاقت هذه المعطيات مع شخصية حاكمى مصر ١٨٥٤ ــ ١٨٧٩ « محمد سعيد باشا ، واسماعيل باشا » ، اللذين وجدا لديهما الاستعداد للتواصل مع هذه التطورات سواء كان ذلك مظهرا أو جوهرا ، وبالتالى بات متوقعا منهما الاهتمام بالاصلاحات الملاحية ، وهو ما يفسر بالتدخل البشرى فى اطار الموقع الجغرافى لصالح الملاحة البحرية ، واتساقا مع تطور حركة الملاحة ذاتها .

وفى هذا المجال فان الراصد لموانىء مصر فى فترة البحث يلاحظ أنها من حيث النشأة والتكوين (٤٢) ، قد بدت فى صورة مستقرة

---

(٤٢) تجدر الاشارة الى أن البحوث الجغرافية تصنف الموانىء لعدة تصنيفات فهى حسب النشأة والتكوين ، حسب الموقع والتباعد والحجم السكانى ، حسب الوظيفة ، حسب =

تاريخيا ، تمثلت في موانيء ومراسي الساحل الشمالي على البحر المتوسط في الاسكندرية ، دمياط ، رشيد وأبي قير ، ثم أضيف ميناء بورسعيد منذ أواخر ١٨٥٩ ، وعلى ساحل البحر الأحمر في السويس ، القصير ، الطور ، ثم مرسى برنيس ، علاوة على موانيء أخرى خارج الموقع ولكن امتد اليها النفوذ المصرى كسواكن ومصوع ·

كذلك يلاحظ أيضا أن بعضا من هذه الموانيء خاصة الاسكندرية ودمياط والسويس قد اهتم محمد على بشئونها ، ومن ثم احتوت على بعض الاصلاحات التى بدت ميراثا تاريخيا ، ولكن هذا الميراث ، كان فى حاجة الى تطويرات أخرى فلم تعد أحواض السفن القديمة مثلا التى تم انشاؤها فى عهد محمد على بالاسكندرية تناسب أعداد وأحجام السفن فى النصف الثانى من القرن ، بيد أن بعضها الآخر كان فى حاجة الى تنشيط أو اعادة الدور الذى كانت تقوم به فى أعقاب انتكاسة عهد عباس الأول ومن أمثلة ذلك المدرسة البحرية والترسانات ·

وعلى كل ، اذا كانت الحركة البحرية تعنى مجمل أنواع وأحجام وأغراض السفن التى تخرج أو ترد للموانيء ، فان اصلاحات الموانيء التى تخدم الملاحة تشمل عدة أنواع يؤدى كل منها أغراضا متميزة ، وهذه بأسرها تكون حلقة من حلقات الارتقاء بالموقع الملاحى الجغرافى للدولة ككل ، بمعنى أن اصلاحات مرافيء الميناء هى خاصة بالميناء فى اطار الموقع ، ولكن حفر قناة السويس يعتبر حلقة منفصلة عن الموانيء ولكنها تمثل حلقة هامة فى تطور الموقع الجغرافى المصرى ملاحيا ، وذات الشيء ينصرف الى مكاتب الاتصالات البحرية ، وانشاء الفنارات وعلامات الارشاد وغيرها ، فهذه اصلاحات لازمت تطور الحركة البحرية للسفن وذلك فى كل ساحل على حدة ·

وينبغى الاشـــارة الى أنه اذا كانت الحركة البحرية تعنى السفن مجتمعة فى الموانيء ، فان نفس الشيء يصلح لقياس الحركة البحرية فى كل ميناء على حدة ، ونحن هنا نقتصر غالبا على رصد السفن التجارية البحرية اتساقا مع تخصص الدراسة ، كما أن تطور هذه الحركة كان متوازيا والى حد كبير مع ظروف التبادل الخارجى التى شهدنا تطورها فى المبحث السابق ، ومن ثم يعطى قياسها مؤشرا للتطور فى التبادل الخارجى ،

= أنواع السفن التى تخدمها ، ثم حسب الأهمية النسبية ، بيد أن الموانيء المصرية لم تعرف مثل هذه التخصصات فى فترة البحث ومن ثم أشير لها ضمنا من حيث النشأة والتكوين التاريخى ·

للمزيد : ــ أحمد السيد الزاملى : مرجع سابق ، ص ــ ص : ١٢٢ ــ ١٥٦ ، ــ د· صلاح الدين الشامى : مرجع سابق ، ص ــ ص : ١٤٩ ــ ٢١٦ ·

مثلما يعطى مدلولها تفسيرا لجدوى الاصلاحات الملاحية المواكبة لتزايد أعداد السفن ، أو وازعا على استخدام المزيد منها ، وقد جاءت تفاصيل هـذه الحركة تدعم القول بتطورهـا ، وبمعنى آخر تفسر الاقـدام على الاصـلاحات الملاحيـة المتطورة عما قبل ، مع ملاحظة استقرار النشـاط الأجنبى الملاحى منذ أواخر عهد محمد على بالاضافة الى تزايد سفنه فى عهد عباس الأول واستمرارها بعد ذلك (*) .

كما ينبغى الاشارة الى أنه كان مما يؤثر فى قدرة الميناء على المشاركة فى حركة التبادل الخارجى واستقطابه المزيد من السفن ، مدى استعداداته لتلبية احتياجات السفن الملاحية والاقتصادية وغيرها ، وكان يؤثر فى هذه الجوانب علاقته بالظهير الداخلى وفى القدرة على المشـاركة فى التجارة البحرية وثرائه بالبيوت التجارية والتوكيلات الملاحية والقنصليات الأجنبية التى كانت ذات صلة وثيقة بحركات التبادل الخارجية ، وقد جاءت هذه الموانىء متمثلة فى ميناءين رئيسيين هما الاسكندرية على البحر المتوسط ، والسويس على البحر الأحمر ، ثم تفاوتت بعد ذلك أهمية بقية الموانىء على النحو الذى يوضحه العرض التالى :

(أ) موانىء البحر المتوسط :

تبوأت الاسكندرية كميناء بحرى مركز الصدارة بالنسبة للموانىء المصرية ، وقد برزت أهميتها على وجه الخصوص منذ عهد محمد على خاصة بعد ربطها بداخل البلاد بترعة المحمودية وانشـاء ترسانة الاسـكندرية والمدرسة البحرية ، وقد جاءت زيادة حركة السفن مؤيدة لذلك طيلة فترة الدراسة (٤٣) .

ولما بدت الاسكندرية ميناء رئيسيا لمصر فى البحر المتوسط ، من ثم حاول سعيد باشـا الاهتمـام بمشروعات تطويرهـا ، وحسبما يذكر اسماعيل سرهنك فانه كان قد « أمر ببناء حوض كبير ومزلقان (*) تسحب عليه آلة بخارية ، وصدرت التعليمات بخصوص تلك الانشاءات الى حافظ باشا ناظر البحرية ، وأسند الاشراف لأحد المهندسين الفرنسيين لكنه توفى ، فاستحضرت البحرية مهندسين من الانكليز (الانجليز) ، ولكنهما

(★) تمثل السفن الأجنبية الغالبية العظمى فى الاحصاءات الواردة ، وسيتم تناول التفاصيل ابان رصد دور السفن المصرية فى المبحث الخاص « خطوط السير الفصل السابع » .

(٤٣) ـ على مبارك : مرجع سابق ، جـ ٧ ، مج ٢ ، ص : ٧٩ .
— Regny, E : op. cit., pp. 18, 19.

(★) شريط حديدى .

لم يتما العمل لخلاف حصل بينهما وبين الادارة البحرية ، ولم يتمكن حافظ باشا ناظر البحرية من متابعة العمل الذى أهمل بالمرة ٠٠ » (٤٤) ٠

لذلك يمكن القول بأن ما أقدم عليه سعيد باشا كانت محاولات لم تتم ، وان كان قد بقي من ميرات الانشاءات « الترسانة » (*) التى شيدت فى عهد محمد على ، ولكنها كانت فى حاجة الى تطويرات جوهرية فى أعقاب انتكاستها ابان عهد عباس باشا الأول ، وخاصة ازاء ما ذكره البعض عن استخدام صناعها فى انشاء السكك الحديدية (٤٥) ، أو أن يكون ذلك بسبب انصراف اهتمام سعيد باشا بأمور الملاحة فى البحر الأحمر ، نتيجة الاتجاه نحو مشروع حفر قناة السويس ، ومن ثم بات أمر النهوض بأمرها معلقا بعهد اسماعيل باشا ،وخاصة أن على مبارك أشار الى واقع الاسكندرية آنئذ بقوله :

« بعد الأعمال ٠٠ زمن المرحوم محمد على باشا ، لم تعمل أعمال مهمة فى المينا الى زمن الخديو اسماعيل ٠٠ » (٤٦) بالاضافة الى ما يقرره أحد الباحثين من أن ترسانة الاسكندرية حين تولى اسماعيل حكم مصر فى عام ١٨٦٣ كانت أثرا مهملا ٠٠ فقد أغلقت ورشها وشتت عمالها فى أنحاء البلاد ٠٠ وامتد الى ضياع آلاتها وأدواتها ٠٠ » (٤٧) ٠

دعم الأمل فى نهوض اسماعيل باشا بشأن الاسكندرية عدة ظروف ، لعل فى مقدمتها اهتمامه الحقيقى بوجود بحرية تجارية مصرية ، ثم تطور الحركة العامة للتبادل الخارجى للميناء نتيجة ازدهار تجارة القطن وحركة

---

(٤٤) أضاف سرهنك أن حافظ باشا أخذ الأخشاب والخوازيق بثمن بخس ، واستخدمها فى الفرضة الكائنة أمام شوادر السمك بالاسكندرية ٠

ـ اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص ، ص : ٥٤ ، ٢٧٣ ٠ ٠

(★) الترسانة فى الأصل اسم عربى يدل على المكان الذى تصنع فيه السفن ، وكان يطلق عليه دار الصناعة ، أخذها الافرنج عن العرب عن طريق الأندلس وقالها الأسبان Dersena, Darcinah, Aturzana, Arsenal. ، ونقلها الايطاليون Dersenal, Arsenal والانجليز Arsenal والفرنسيون Darse, Arsenal ولم يلتفت فى العهد العثمانى لأصل الكلمة العربى فاخذت عن الاسبانية Tarsanah واضيف لها لفظ « خان » التركى بمعنى مكان أى ترسخانة ثم اقتصر على ترسانة اتساقا مع اللفظ الأوربى ، للمزيد : ـ احمد زكى : السفر الى المؤتمر ، المطبعة الكبرى الأميرية ، بولاق مصر ط ١٨٩٣/١ ، ص : ٣٩٧ ٠

ـ د٠ سعاد ماهر : البحرية فى مصر الاسلامية وآثارها الباقية ، دار الكاتب العربى للطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٧ ، ص : ٣١١ ٠

(٤٥) السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٦٤ ٠

(٤٦) على مبارك : مرجع سابق ، جـ ٧ مج ٢ ، ص : ٧٦ ٠

(٤٧) السيد دياب : المرجع السابق : ص ص : ٦٣ ، ٦٤ ٠

الركاب فى الفترة التى اختتم بها عهد سعيد باشا مما سبق تناوله ، بالاضافة الى الظروف السياسية وما تخللها من حروب الجيش المصرى فى هذا البحر الى جانب الدولة العثمانية ، والتى أملت بداية ضرورة الاهتمام بالترسانة حتى يتم اعداد أو تجهيز السفن الحربية من خلالها ، ولا شك أن مثل هذه الأمور تعود بالفائدة على السفن التجارية من حيث اصلاحاتها ، ثم ما يسوقه البعض من اتجاه للنهضة بالاسكندرية فى مواجهة بورسعيد وقناة السويس ، حتى لا تفقد ميزاتها كميناء بحرى هام (٤٨) .

كان من تلك الأعمال التى نمت فى عهد اسماعيل باشا ، قيام ادارة ميناء الاسكندرية التى كانت تابعة لنظارة البحرية ، « بترميم رصيف المولص Môle القديم » ، بعد أن عهدت بذلك الى الخواجة « بنزيوى » فى ٢٥ يولية ١٨٦٤ (٤٩) ، ثم صدرت الأوامر الخديوية بانشاء حوض عائم لاصلاح السفن Floating dock تم صنعه بأحد معامل فرنسا عام ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) ، قدرت أبعاده بنحو مائة وأربعين مترا طولا ، وثلاثة وثلاثين مترا عرضا ، وأحد عشر مترا عمقا ، وكان يزن نحو ٣٫٨٠٠٫٠٠٠ كيلوجرام ، وبداخله آلتان بخاريتان تقومان بتفريغ الميـــاه بعد دخول السفينة تمهيـدا لاجراء الاصـــلاحات ، وقدرت تكاليف انشائه بنحـو ١٢٦٫٣٣٦ جنيها مصريا (٥٠) .

وعلى اثر انتهاء هذا الحوض ، أصبح فى ميناء الاسكندرية حوضان أحدهما ثابت شيد بالأحجار منذ عهد محمد على ، وهذا الأحدث المتحرك ، ثم كان انشـــاء حاجز الأمواج Break Water ليقى الميناء من طغيان الأمواج ، ويجعل السفينة الراسية فى مأمن من العواصف ، وكان عبارة

---

(٤٨) عزى سرهنك الاصلاحات لمواجهة احتياجات زيادة حركة السفن ، وأيد ذلك أحمد عبد الهادى وان كان قرنها بالسفن التجارية ، بينما راها عبد الرءوف رزق تلبية للسفن التجارية الكبيرة فى القرن ١٩ .

للمزيد : ـ اسماعيل سرهنك : مرجع سابق جـ ٢ ، ص ـ ص : ٥٤ ـ ٥٧ .

ـ د. أحمد عبد الهادى : نهضة البحرية التجارية والقانون .. « اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته .. ، ص : ١٥٣ .

ـ حسن سيد حسن : ميناء الاسكندرية ، رســالة دكتوراه غير منشورة باشراف أ.د/محمود عصفور ، قسم الجغرافيا ، كلية البنات ـ جامعة عين شمس ١٩٨٢ ، ص : ٣٢ .

ـ د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٧ .

ـ عبد الرءوف رزق : تاريخ انشاء الموانىء ، مجلة الاسطول : العدد ٦٦ السنة ١٩ ، فبراير ١٩٧١ .

(٤٩) ـ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص ص : ٣٧٨ ، ٣٧٩ .

ـ عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، جـ ١ ، ص : ٢٠١ .

(٥٠) ـ اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص ص : ٥٦ ، ٥٧ .

ـ على مبارك : مرجع سابق ، جـ ٧ مج ٢ ، ص ص : ٧٦ ، ٧٧ .

عن جسر من الدبش والأحجار الضخمة والصخور ، يمتد لمسافة ٢٨٨٨ مترا ، منها ٥٧٢ مترا من رأس التين الى الجنوب الغربي والغرب ، ٢١٥ مترا تمتد بانحناء ، ثم ١٧٠٠ متر تمتد الى الجنــوب الغربي ، وقد تم الانتهاء منه في ديسمبر ١٨٧٣ (٥١) ، وقد نفذت تلك الانشاءات الشركة الانجليزية جرينفلد وشركاه Greenfield (٥٢) وقدرت تكاليف انشائه بـ ٠٠٠ر٥٤٠ر٢ جنيه (٥٣) ، وقد أصدرت جمعية البحرية على اثر الانتهاء منه قرارا بربط أجرة لدخول السفن (*) ٠

وقد أضاف عبد الرحمن الرافعي أن هذه العملية تخللها انشاء أرصفة للشحن والتفريغ ، قدرت تكاليفها مع حاجز الأمــواج بنحو ثلاثة ملايين جنيه ، وقد بدىء العمل في هــذه المشروعــات عــام ١٨٧١ وانتهى عــام ١٨٧٩ (٥٤) ، كما شهد الميناء أعمالا أخرى تمثلت في تطهيره بالكراكات ، لكى يسهل على السفن البخارية الكبيرة التراكى (*) والرسو على الرصيف مباشرة ، وكان البدء فى ذلك عام ١٨٧٠ م ، كما مدت سكة حديدية للميناء عبر قنطرة على ترعة المحمودية (٥٥) ٠

وعلى أثر الانتهاء من تلك الاصلاحات يسجل على مبارك وصفا لميناء الاسكندرية بقوله :

« ٠٠ بدت منقسمة الى مينتين احداهما كبرى جهة الخارج ، والأخرى صغرى وهى فى الداخل ، والأولى معدة لوقوف السفن الحربية والتجارية ومساحتها ٨٣٤ فدانا مصريا ٠٠ وعمق الماء بها عشرة أمتار ٠٠ والمينــا

---

(٥١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ عزيزية) : محفظة دون رقم أو عنوان ، ملف رسوم الموانىء والفنارات ، وثيقة بتاريخ ٧ ربيع ١٢٨٦ هـ (١٨٦٩) صورة قرار جمعية البحرية ٠

ــ د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٠ ٠

(٥٢) أجرت هذه الشركة الانشاءات على مقتضى المقايسات التى عملت بمعرفة المهندس « فاوله » ، وللمزيد حول شروطها ــ دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ١٩٤٣ أوامر ، أمر كريم رقم ٢٣٧ بتاريخ ٣ صفر ١٢٩٠ هـ (أبريل ١٨٧٣) أمر من قصر عابدين الى المجلس الخصوصى ، ص : ١٢١ ٠

(٥٣) جورج جندى بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ١٨٢ ٠

(★) راجع ما سيتم تناوله فى المبحث الخاص « اصلاح السفن » ٠

(٥٤) ــ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص : ٣٧٩ ٠ ــ عبد الرحمن الرافعى : مرجع سابق ، ص : ٢٠١ ٠

(★) التراكى مصطلح بحرى يقصد به اقتراب السفينة من الشاطىء بحيث يلامس جانبها مرسى الميناء أو الرصيف وتكون مماسة له بقدر الامكان لإجراء الشحن والتفريغ ٠

ــ فريدريكو بنولابك : مرجع سابق ، هامش (١) ص : ٨٦ ٠

(٥٥) المرجع نفسه ، ص ــ ص : ٨٦ ــ ٨٩ ٠

الصغيرة مساحتها ١٧١ فدانا مصريا ، وعمق مائها ثمانية أمتار ونصف المتر فى أعظم حالة ، والمولص المتقدم ذكره ، يقفلها فى جهة المينا الكبيرة ، والسفن تدخلها من جهة الترسانة ٠٠ » (٥٦) ، وعلى حد تعبير كروشلى بدت الاسكندرية أفضل ميناء شرقى على البحر المتوسط (٥٧) ٠

ومع ذلك فقد وجد من بين الأجانب من لم ينس فى ملاحظاته ، أن يذكر رغم هذه الاصلاحات « ٠٠ وجود عقبة كئود فى ميناء الاسكندرية ٠٠ أن السفن لا تستطيع دخول الميناء ليلا تبعا لخطورة ووعورة المدخل الضيق المؤدى الى الميناء ٠٠ وهذه لا تكتمل الا بتفجير سلسلة الصخور التى تحف بممر المضيق ٠٠ ولكن التكاليف المقدرة والتى تتراوح ما بين مائة وثلاثمائة ألف جعلت الحكومة تتردد ٠٠ » (٥٨) ٠

ولم يقل صاحب هذا الرأى أن السفن ذاتها تدخله نهارا ، كما أن انفاقات مصر فى فترته « ١٨٧٣ » لم تكن تحتمل المزيد ، وأنه وآخرون كانوا يعارضون الرسـوم التى تفرضها مصر على السفن نظير هـذه الاصلاحات (*) ، وعامة فقد وجدت فنارات وعلامات ارشاد ، بيد أن الحكومة كانت تمضى نحو الصورة المثالية للميناء ، ولكن وفق امكانياتها وظروفها المالية والملاحية ٠

وقد جاء الاهتمام بترسانة الاسكندرية فى عهد اسماعيل باشا مظهرا هاما من مظاهر التطوير ، فقد كانت جهوده أشبه ببعث الحياة ، فهى التى ورثها من عهد سلفه أثرا مهملا ، لكنه سرعان ما أصـدر تعليمـاته للنهوض بها منذ بدايات حكمه ، حيث أخذ يعيد عمالتها الفنية السابق تسريحها فى أواخر عهد سعيد باشا وذلك للاستفادة من خبراتهم ، ثم

---

(٥٦) على مبارك : مرجع سابق ، جـ ٧ مج ٢ ، ص : ٧٨ ٠

— Croushley, A. E. : The economic developement ..., p. 117. (٥٧)

(٥٧) سيتم تناول ذلك فى المبحث الخاص بالفنارات ، وأما المصدر : ــ رسالة من فيفيان الى جرانفل بتاريخ ٣١ مايو ١٨٧٣ عن : ــ د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، هامش (٢) ، ص ، ص : ٧٢٥ ، ٨٢٨ ٠

(*) فى أعقاب تلك الأعمال صدرت تحريرات عمومية من ديوان الخارجية الى قناصل عموم الدول فى مصر بتاريخ ٢٣ مارس ١٨٧٤ بفرض تعريفة خاصة بدخول وخروج السفن فى الميناء ، للمشحونة ٤ بنسات عن كل تونيلاطة عثمانية ، والفارغة بنسان بنسبة حمولتها ، وتعفى من دفعه اذا عادت اضطرارا ، وكذا السفن اقل من عشر تونيلاطات ، وتعليمات أخرى احتوتها البنود الاجمالية ، غير انه كانت تحدث بعض المعارضات الأجنبية للرسوم وسيتم تناول أمثلة لذلك فى الفنارات ٠

ــ دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٢٢ الوقائع ، ملف ميناء الاسكندرية وحركة البواخر ، عن دفتر ٥٤٦ ، ص : ٥٥١ ٠

ــ الوقائع المصرية : العدد ٥٥١ بتاريخ ١٣ صفر ١٢٩١ هـ/٣١ مارس ١٨٧٤ ٠

أصدر أوامره بتجديد آلاتها وأدواتها وتم انارتهـا بالغـاز منذ ديسمبر ١٨٦٦ ، وقد قامت هذه الترسانة بتصنيع بعض السفن البخارية الحربية مثل وابور « لطيف » عام ١٨٦٦ ، وتمكنت من اصلاح السفن الكبيرة مثل سفينة « الابراهيمية » ، وان كان قد اعترى بعض أجهزتها قصور فى امكانيات صيانة السفن البخارية الحديدية ، حيث لم تكن على استعداد كامل لها (٥٩) .

وتجـدر الاشـارة الى أنه كان من الطبيعى أن تتوقف المشروعـات الاصلاحية فى الميناء بعد تفاقم الأزمة العـالمية فى نهايات عهد اسماعيل باشـا .

وعامة فقد كان لميناء الاسكندرية مكانة خصة ومتميزة بين سائر الموانىء المصرية ، وكذلك من حيث الاصلاحات التى تمت به ، وقد استتبع الاصلاحات فرض الرسوم على السفن ، وهذه الرسوم كانت مصدرا هاما للايرادات نتيجـة لحركة السفن النشطة (٦٠) ، ومن المرجح أن تزايد الايرادات هو الذى دفع جوشن Goshen وجوبير M. Joubert لأن يضمنا تقريرهما بندا خاصا بالاسكندرية ، حيث تتولى ادارة مينائه والسكك الحديدية لجنة مختلطة « ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ » ، لها السلطة العليا على موظفيهما وتسليم الايرادات الى صندوق الدين ، بالاضافة الى وجـود جمركها ضمن الجمارك المصرية الأخرى التى تدخل ايرادتها للصندوق (*) .

ولم يكن ما قامت به اللجنة بعد ذلك اصلاحا قدر ما كان العمل على زيادة الايرادات وكان مما استحدثته زيادة رسوم الميناء . فبعد أن كانت ٤ بنسـات عن كل تونيلاطة للسـفن المشحونة وبنسب الحمولة ، وغير المشحونة بنسان ، أصبحت هـذه الرسوم بموجب لائحة ٨ ذى القعدة ١٢٩٤ هـ (١٨٧٧) ٦ بنسات عن كل تونيلاطة للمشحونة ، ٣ من غير

---

(٥٩) ـ السيد دياب : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٦٤ ـ ٧٣ . ـ د. محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص ص : ٧٠٥ ، ٧٠٦ .

(٦٠) Sammerco, Anglo : Histoire de L'Egypte Moderne, Tome 3 "Le renge du Khedive Ismail, 1863-1975", Le Caire 1937, p. 278.

(*) أنشىء صندوق الدين فى ٢ مايو ١٨٧٦ وضمن مصادر ايراداته كانت جمارك الاسكندرية . السويس ، بورسعيد ، رشيد ، دمياط ، العريش ، عوائد الملاحة فى النيل ، أما ادارة ميناء الاسكندرية مع السكك الحديدية فقد صدر بتكوينها الأمر الخديوى فى ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ ، وكانت تضم عضوين انجليزين واثنين مصريين وفرنسيا واحدا . وقد تولت هذه اللجنة ادارتهما لحساب الصندوق

ـ د. أحمد أحمد الحتة : مرجع سابق ، ص : ٣٧٦ .

ـ د. امين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٢٩١ ، ٣٠٣ .

المشحونة ، وتدفع السفينة عوائد اضافية بنسا واحدا عن كل تونيلاطة اذا زادت عن شهر ، بالاضافة الى عوائد رسو على الأرصفة ليرة واحدة عن اليوم أو كسنوره لمن يبلغ طولها ٥٠ مترا ، ٢ ليرتين عن ٥٠ ــ ١٠٠ متر ، ٣ ليرات عن الأطوال من ١٠٠ متـر علاوة على رسوم للشحن والتفريغ واجراءات أخرى فى بنود اللائحة الاثنى عشر (٦١) ، وكذلك رسوم للجمارك ومع ذلك فقد ذكر البعض أن واردات الاسكندرية قد نقصت بعد ذلك نقصا شديدا (٦٢) ، ويرجع أن زيادة هذه الرسوم كانت أحد أسباب عزوف السفن ، حتى أننا نجدها فى عام ١٨٧٧ نحو ٦٤٨١ سـفينة بخارية وشراعية ، بينما كانت فى العام الذى سبقه ٥٧٠٥ ، وفى نفس العامين قلت السفن الشراعية الواردة فى عام ١٨٧٧ عما كانت عليه عام ١٨٧٦ بأكثر من ألف سفينة حيث كانت عام ١٨٧٦ « ٥٧٥٤ » وأصبحت عام ١٨٧٧ « ٤٦٨٥ » ، وهذا التناقص لم يحدث قبل صندوق الدين ، حيث كان اجماليهما عـام ١٨٧٥ عدد ٩٤٨٣ ، وفى عـام ١٨٧٤ كان عددهما ٨١٥١ ، وهذا يوضح بجلاء ، أن السياسة المالية التى اتبعتها اللجنة المختلطة فى ادارة الميناء لم تكن تبغى سوى المزيد من الرسوم دون قياس لجدوى حركة السفن التى تؤثر عليها المغالاة فى الرسوم ، فضلا عن ذلك فان انخفاض حركة السفن يؤثر سلبيا فى بقية الأجهزة القائم نشاطها على السفن ، ومن أهمها اجراءات الشحن والتفريغ والجمارك وغيرها .

فاذا انتقلنا الى الاصلاحات الملاحية فى بقية موانىء هذا الساحل ، ومن خلال استقراء الاحصاءات لحركة السفن ، برز ميناء بور سـعيد متفوقا على ميناءى دميـاط ورشـيد ، غير أن هذه الميـناء قد أخـذ يبرز الى الوجود مقترنا بمشروع قناة السويس ، حيث نص عقد الامتياز الأول فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ فى المادة الأولى ، على أن تقوم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية بانشاء واعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر المتوسط وهو ما تم فى بورسعيد ، بينما كان الثانى يتعلق بالسويس ، ولكن دى لسبس تلاعب فى صياغة النص بالنسبة للسويس فجعله متعلقا على شرط « عند الضرورة أو الاقتضاء "Ci cela est necessaire (٦٣) . وفى عقد الامتياز الثانى ٥ يناير ١٨٥٦ نصت المادة الثالثة على ان القناة

---

(٦١) ــ أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص ص : ١٥١٥ ، ١٥١٦ .
ــ دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٢٢ الوقائع المصرية ، ملف ميناء الاسكندرية وحركة البواخر ، مستخرج عن دفتر ٥٤٦ مصر ، ص : ٥٥١ .

(٦٢) تيودور روذشتين : تاريخ المسالة المصرية ١٨٧٥ ــ ١٩١٠ ، ترجمة عبد الحميد العبادى ، محمد بدران ، مطبعة الاعتماد ، مصر ١٩٢٣ ، ص : ٤٦ .

(٦٣) د. عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس ، ص : ١٥٨ .

٠٠ « تنتهى الى البحر المتوسط فى نقطة من خليج الطينة (*) ، وفى المادة السادسة البند الأول بناء مرفأ تأوى اليه السفن عند مدخل القناة البحرية فى خليج الطينة (٦٤) ، ومن ثم كان الشروع فى اعداد المرفأ بداية من حيث الوفاء بحاجات القنـاة ، وتضمنت المـادة الرابعة « تمكين الشركة من أن تنشىء على مقربة من القناة البحرية مستودعات ومخازن وورشـا وموانى ٠٠ » (٦٥) ، ومن ثم فان الخطـوات التنفيذية لانشاء بور سعيد كمينـاء بحرى أخـذت خطواتها العمليـة ، اثر اجتماع دى لسيبس De Lesseps, F. ولجنة ترافقه بالموقع فى « ٢٥ أبريل ١٨٥٩ واتخاذهم عدة قرارات من بينها اقامة فنار لارشاد السفن الى موقع ميناء بورسعيد وانشاء ورش وآلات ومنشآت أخرى ضرورية ٠٠ وانشاء كوبرى أمام بورسعيد يمتد من الشاطىء داخل البحر ويكون بمثابة رصيف ترسو السفن عنده وهى فى أعماق كافية من الماء لتفرغ شحناتها ٠٠ » (٦٦) ، وقد بدىء فى بناء الحاجز الغربى للميناء عام ١٨٥٩ واهتم المشرفون بانشاء المرسى المؤقت ٠٠ من الخشب ، وفى عام ١٨٦٠ تقرر انشاء جزيرة على امتداد الساحل بعرض خمسة أمتار وعمق نصف متر وطول نحو ستين مترا ، وتمتد فى خط مستقيم ٠٠ لحماية السفن وتفريغها ، وقد بدىء فى انشائها فى مارس ١٨٦٣ ، وانتهت فى سبتمبر من نفس العـام ، وأسندت فى تنفيذها مهنة نقل الأحجار من محاجر المكس فى الاسكندرية الى شركة اخوان داسو Dussaud (٦٧) ، وهذه الأحجار بدىء فى غمرها فى الماء فى أغسطس ١٨٦٥ ، وتم الانتهـاء من الحاجز الغربى أوائل عام ١٨٦٩ ، وقد بلغ طوله ألفين وخمسمائة متر بارتفاع مترين عن سطح الماء ، أما الحاجز الشرقى فقد بدىء العمل فيه عام ١٨٦٦ وانتهى يناير ١٨٦٨

(★) يطلق لفظ الطينة تعبيرا عن منطقة الأوحال بسبب تغطية مياه البحر المتوسط لتلك المنطقة الرسوبية وقد أطلق العرب والعبرانيون والروم أسماء متعددة على هذا الجزء ، أما اختيار هذه المنطقة بالذات فجاء اعتمادا على تقرير قدمه نيجريللى يناير ١٨٥٥ ، أقرته لجنة تضم دى لسبس ، لينان بك ، موجل بك فى ٢٠ مارس ١٨٥٥ بعد فيض من الدراسات الملاحية ٠

للمزيد : د٠ زين العابدين شمس الدين نجم : مدينة بورسعيد ١٨٥٩ ـ ١٨٨٢ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٧ ، ص ـ ص : ١٤ ـ ١٩ ٠٠

(٦٤) لمطالعة نصوص الاتفاقيات الخاصة بالقناة : ـ محمد السنوسى : الرحلة الحجازية تحقيق د٠ على الشنوفى ، الجزء الثانى ، الشركة التونسية للتوزيع ، تونس ١٩٨١ ، ص ـ ص ٤١٧ ـ ٤٣٣ ٠

(٦٥) المرجع نفسه : ص : ٤٢٩ ٠

(٦٦) ـ د٠ زين العابدين شمس الدين : المرجع السابق ، ص : ١٩ ٠

ـ محمود جلال الدين الجمل : بورسعيد ملتقى الشرق بالغرب ، دار الفكر العربى ، القاهرة ١٩٥٤ ، ص ـ ص : ٧٨ ـ ٨٠ ٠

(٦٧) د٠ زين العابدين شمس الدين : المرجع السابق ، ص ص : ٢٧ ، ٢٨ ٠

بطول ألف وتسعمائة متر وارتفاع متر واحد عن سطح الماء ، وأقامت شركة القناة أحواضا بالميناء الداخلى لشحن وتفريغ السفن ، وهى حوض التجارة وحوض الرسانة وحوض شريف ، وحين جاء عام ١٨٧٠ ، كان بالميناء ثلاثة أحواض فى الشاطىء الغربى ، وخصص حوض التجارة الذى كان فى الشمال للمراكب المحلية والرسو الصغير ، أما حوض الترسانة فى الجنوب فهو للشركة ، بينما كان الحوض الآخر مخصصا لرسو السفن البخارية الضخمة المملوكة للشركات المصرية والأجنبية (٦٨) ، وكان من الطبيعى أن ينشط دور ميناء بور سعيد ، وتزايدت أهميته بعد افتتاح القناة (٦٩)، على النحو السالف ذكره بالنسبة لحركة السفن ، التى تكشف عن بدايته العملاقة قياسا بنشأته الزمنية (*) ٠

أما ميناء دمياط ، فعلى ما يبدو قد وجد بين منافسين أثرا عليه هما ميناءى بور سعيد والاسكندرية ، ففى غيبة أولهما ، أو بالأحرى فى الفترة الأولى قبل افتتاح القناة شهد ازدهارا نسبيا رغم وجود المنافس الأقوى الاسكندرية ، وعلى حد تعبير البعض « ٠٠ كان حفر القناة ذا أثر كبير فى ايقاف تدهور دمياط لمدة ثلاث سـنوات فى أوائل الستينات من القرن التاسع عشر ، عنـدما كانت مكاتب الشركة موجودة بهـا ، ثم استأنفت المدينة تدهورها بعد انقضاء هذه السنوات الثلاث ٠٠ حتى أنه بحلول الستينات كان يستخدم لمجرد زوارق الصيد ٠٠ » (٧٠) ، ولم تكن اقامة

---

(٦٨) المرجع نفسه ، ص : ٢٩ ، ــ محمود جلال الدين : مرجع سابق ، ص ص : ٧٩ ، ٨٠ ٠

(٦٩) زارها السنوسى فى فترة لاحقة لاسماعيل باشا فى ١٧ ذى القعدة ١٢٩٩ هـ (١٨٨٢) ، وذكر الكثير عن أوصافها ومراكز الشركات التجارية والسكان للمزيد : محمد السنوسى : مرجع سابق ، ص ــ ص : ١٣٧ ــ ١٤٤ ٠

(★) تجدر الاشارة الى أن بورسعيد استقبلت عام ١٨٥٩ عدد ٣٣ سفينة منها ١٤ فرنسية ، ٨ تركية ، واحدة ايطالية ، كما أن بعض السفن كان يتم تسييرها قبل افتتاح القناة منذ عام ١٨٦٧ بين الاسماعيلية وبورسعيد ، وبعد افتتاح القناة ازدحمت به السفن ، وحاولت الحكومة المصرية الاستيلاء على جمركها من شركة القناة فثار بينهما نزاع تدخل فيه القنصل الفرنسى وانتهى بتنازل الشركة فى مقابل تعويض ٣٠ مليون فرنك ٠

ــ د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢١ ٠

ــ محمود جلال الدين : المرجع السابق ، ص ١٥٢ ٠

(٧٠) جان بيير : دراسات فى التاريخ الاجتماعى لمصر الحديثة ، ترجمة د٠ عبد الخالق لاشين ، محمد عبد الحميد فهمى الجمال ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ، الطبعة الأولى ١٩٧٦ ، ص : ٢٨٥ ٠

ــ حسن سيد حسن (د) : مرجع سابق ، ص : ١٦٠ ٠

ــ د٠ السيد خالد المطرى : ميناء دمياط دراسة فى جغرافية المدن ، رسالة دكتوراه ، غير منشورة ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ــ جامعة القاهرة ١٩٧٤ ، ص : ١٤٩ ٠

الشركة لمكاتبها فى هذا الميناء ، مقرونة بمشروعات اصلاحية بالميناء ، بل جاءت كمخازن لها بعد شرائها ثكنات الجيش المصرى فى دمياط عام ١٨٦٠ نظير مبلغ ١٩٤ر٣٤٩ قرشا ، وفى ٢٤ يوليو ١٨٦٠ نقلت الشركة من الاسكندرية الى هذه الثكنات المركز الرئيسى للادارة العامة للأشغال ومكاتب مستخدمى المقاول العام ، ولم تهتم بأكثر من المرسى النيلى الذى يربطها بداخل الدلتا (٧١) ، أو بعض التجهيزات للسفن التى تقوم بنقل معداتها الى بورسعيد .

وفى عهد اسماعيل باشا كانت تنتظر ميناء دمياط بعض الاصلاحات ، ولكنها جاءت لخدمة الأغراض الحربية من حيث الاهتمام بقلاع البوغاز أو انشاء طريق حربى الى البوغاز ، ولم يشهد نهضة اصلاحية حقيقية تخدم الأغراض التجارية رغم ما كان بها من مضارب أرز ومصانع نسيج للكتان والحرير والقطن (٧٢) ، وربما كان ذلك مرده لازدهار الاسكندرية ثم بور سعيد بعد افتتاح القناة ، وقربهما النسبى منها ، وكانت طلباتها ازاء البحرية التجارية متواضعة ، كأن يطلب محافظها مؤقتا تعيين احدى السفن التجارية لنقل ما يرد فى المراكب والوابورات (٧٣) ، وربما كمنت بعض تفسيرات تخلف دور دمياط البحرى هو ارتباطها بمشروع حفر القناة وتفتيش الوادى وكونها مركزا لتجهيزات المشروع فى عهد سعيد باشا (*) .

ولم تكن رشيد أسعد حالا ، حيث أن مؤشراتها الملاحية تكشف عن نزوعها الى الحركة المحلية الساحلية أو الملاحة الداخلية ، ولعل الاحصاء السابق يكشف عن عدم ورود أى من السفن البخارية اليها فى السنوات من ١٨٧٣ ــ ١٨٧٧ ، بما يعنى عدم مواكبتها روح الاصلاحات التى تجتذب التجارة البحرية سواء باصلاحات الميناء أو تنشيط دوره الاقتصادى .

---

(٧١) د. عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس .. ، ط ١ ، ص ــ ص : ٤٨٣ ــ ٤٨٨ .

(٧٢) د. السيد خالد المطرى : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٤٩ ، ١٥٠ .

(٧٣) دار الوثائق القومية : ديوان معية سنية (دفاتر) : دفتر ٣٠ جزء ١ رقم ٢٣١ من المعية الى ديوان المالية بتاريخ ٤ ذو الحجة ١٢٩٠ هـ (١٨٧٤) ، ص : ١٩٨ .

(*) كان ضمن شروط امتياز مشروع حفر القناة شق ترعة تصل بين النيل بالقرب من دمياط الى بحيرة المنزلة ، وسرعان ما حاولت شركة القناة الحصول على امتياز بصيد الأسماك فى البحيرة لمدة عشرين عاما ، ولم تنجح المحاولة للمعارضة العنيفة التى أبداها القنصل البريطانى لسعيد باشا ، ولكن نجح دى لسبس عن طريق وسطاء فى اتمام صفقة شراء ثكنات الجيش فى دمياط ، وتمت موافقة سعيد باشا عليها فى ٦ يونيو ١٨٦٠ وتوسعت الشركة فى انشاءاتها بدمياط واتجهت الى تقوية ربطها بالملاحة الداخلية ثم ببحيرة المنزلة من أجل المشروع ، وكان ذلك على حساب النشاط البحرى الحكومى للميناء .

للمزيد : د. عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس .. جـ ١ ، ص ــ ص : ٤٨٢ ــ ٥٠٧ .

(ب) موانى البحر الأحمر :

أولا : الموانىء المصرية :

بداية ينبغى الاشارة الى أن الظروف التى أحاطت بالملاحة فى البحر الأحمر ، كانت تختلف عن تلك التى توافرت للبحر المتوسط وذلك فى عدة مجالات ، من أهمها عدم قدرة المناطق المحيطة على المشاركة فى التبادل الملاحى ، حيث كان انتهاء البحر الأحمر قبل حفر قناة السويس الى مناطق أو دول تقل نطاقاتها الجغرافية وقدراتها الملاحية ، على العكس من تلك التى وجدت فى البحر المتوسط ومثلت مصر جزءا منها ثم بلاد الشام والدولة العثمانية وغيرها ، كذلك فقر قدرات موانىء هذا البحر وقلة أعدادها ، علاوة على تأخر افتتاحه زمنيا فى العصر الحديث أمام الملاحة الأجنبية لوجود الأماكن المقدسة ، وكانت على النقيض من ذلك موانىء البحر المتوسط ، والى جانب ذلك الظروف الملاحية الجوية تبعا لحرارة الجو وتقلباته فى المنطقة الاستوائية والمدارية ٠

لكل هذه الظروف وغيرها مما تحتمله المقارنة ، كانت الحركة الملاحية للسفن فى هذا البحر تقل نسبيا عن تلك التى وجدت فى موانىء البحر المتوسط ، ولكن تطورت هذه الحركة بشكل جوهرى فى موانىء البحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس ، التى أوجدت اتصالا مباشرا بين البحرين وما يتصل بهما من بحار ٠

ولا شك فان اجراء هذه الاصلاحات (٧٤) ، كا نيملى بالضرورة وجود بحرية تجارية مصرية وذلك لعدة أسباب ، فى مقدمتها امكانية قيام هذه السفن بدور فى نقل أدوات ومستلزمات الاصلاحات ، ثانيا : استفادة هذه السفن بما يتم من جهد للحكومة فى اطار تهيئة واعداد الموانىء للملاحة ٠

وقد جاءت الاصلاحات ذات العلاقة المباشرة بالبحرية التجارية فى موانىء البحر الأحمر متجهة أولا الى ميناء السويس ، حيث بدا ـ خاصة قبل افتتاح قناة السويس ـ محطة نهائية Natural Terminal Station للنقل البحرى من والى نصف الكرة الشرقى ، علاوة على قربه المكانى من ساحل البحر المتوسط والقاهرة والمناطق الأكثر عمرانا بالدلتا مقارنة بميناء القصير ، ولذا اهتم محمد سعيد باشا بعد توليه الحكم بميناء السويس ، وشرع فى توسيع مرفئها ، فأصدر أوامره عام ١٨٥٦ م الى لينان بك مدير عموم الأشغال العمومية « ٠٠ بانشاء مرفأ لائق على البحر الأحمر

---

(٧٤) يرى الباحث أنه كان من الأفضل التوسع الأفقى بكافة الموانىء ، ولكنه يرصد الاصلاحات الرأسية تبعا لأهمية الحركة الملاحية فى ضوء ما تم بالفعل ٠

يتيسر فيه بناء العمائر واقامة المباني اللازمة للملاحة .. يكون فيه حوض للتعمير (الاصلاح) .. » (٧٥) ، ومن ثم كانت العلاقة متوازية بين اصلاحات الميناء وتطور مشاركته في الحركة الملاحية فضلا عن امكانيات واستعداد الحكومة لذلك ، بالاضافة الى معاصرة هذا الميناء لاستعدادات مشروع حفر القناة .

كان من جراء هذا الاهتمام أن شرعت الحكومة في التعاقد على انشاء حوض عائم لاصلاح السفن Floating Dock ، وقد أشار لذلك بنولابك بقوله « .. أن الحكومة المصرية عقدت في ١٨٦٠ صكا مع احدى القومبانيات الانكليزية .. ولكن المشروع لم ينفذ ، على أنه أعيد فيه النظر ثانية في أبريل ١٨٦٢ ، وعقد صكا آخر مع اخوان داسو Dussaud Freres وهم تعهدوا بأن ينشئوا تحت مناظرة (اشراف) قومبانيـة الميساجيرى (الفرنسية) حوضا للتعمير قدرت تكاليفه ٨٠٠ر٠٠٠ر٨ فرنك طوله ٤٠٢ قدم ، العرض ٧٨ عند المدخل .. » (٧٦) ، وهذه التكاليف ترجع الى أن العقد الأساسي أضيفت له تعويضات أخرى دفعت في عهد اسماعيل باشا .

واذا كان ثمة ايضاح في هذا النص ، فان ذلك ازاء الاشارة الى عقد الحكومة صكا مع "P & O" احدى الشركات الانجليزية ولكن المشروع لم ينفذ ، ذلك أنه كانت توجد منافســـة بين الشركات الملاحية الانجليزية والفرنسية حول الحصول على امتيازات ملاحية في مصر ، ومن ثم تغلبت الوجهة الفرنسية في عهد سعيد باشا ونالت الشركة الفرنسية اخوان داســو تحت اشراف الميســاجيرى امتياز التنفيذ ، وهو ما أبرزه ماكون Mc coan في اشارة الى أن الشركة الفرنسية فازت بما لم تستطع الحصول عليه الشركة الانجليزية (٧٧) .

وقد أشارت الوثائق الى أنه قد صدر أمر سعيد باشا ببدء العمل في تنفيذ هذا المشروع بتاريخ ٢٥ ذى القعدة ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢) ، وان كان قد تأجل البدء فيه أربعين يوما بحجة عدم التصريح بأراض كافية لوضع المهمات اللازمة ، وقد أعطى التصريح بألف متر لمدة ثلاث سنوات للشركة الفرنسية ، من الأراضى التى كانت مخصصـــة للشركة البحرية المصرية « المجيدية » ؛ وكان ذلك بتاريـخ ١٩ ربيـع أول ١٢٧٩ هـ (سبتمبر ١٨٦٢) (٧٨) .

---

(٧٥) فريدريكو بنولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .
(٧٦) المرجع نفسه : ص ص : ٩٣ ، ٩٤ .
(٧٦) — Mc Coan : Egypt as it is, London 1877, p. 254.
(٧٧) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ٢٨ ملخصات محافظ ، ترجمة وثيقة رقم ٦١٥ بتاريخ ٢٥ ذى الحجة ١٢٧٨ هـ من اسماعيل الى ولى النعم السامى =

وعن أسباب انشاء هذا الحوض العائم ، فقد عزا البعض ذلك الى أنه كان من اقتراح شركة الملاحة الفرنسية الميساجيرى ، حيث رأت اتخاذ التدابير عام ١٨٦١ لاصلاح سفنها بالسويس ، بعد أن نظمت خطها الملاحى منه الى الهند الصينية حيث المستعمرة الفرنسية كوشنسين Cochinchine الخالية من حوض بحرى ، وعلى اعتبار أن السويس ميناء ملاحة كبداية ونهاية في البحر وقريب نسبيا لفرنسا ، بدلا من اللجوء لميناءى هونج كونج Hong-Kong وبومباى Pombay الواقعين تحت النفوذ البريطانى (٧٩) ٠

وعزا البعض الآخر لانشـــاء الشركة المجيدية وحتى يمـــكن تلبية احتياجات سفنها ، وأن سعيد باشا فكر فى ذلك لما وجد أن دهانات سفنها واصلاح قاعاتها سنويا يتكلف كثيرا من جراء ارسالها الى أوربا (٨٠) ٠

ويرجح أن يكون كلا العاملين وراء انشاء الحوض العائم ، فالحاكم كان معنيا بأمور الملاحة كما أن السفن الأجنبية كانت تدفع رسوما للاصلاح ابان تواجدها بالحوض ، وهذه الرسوم كانت تمثل موردا ماليا ، بالاضافة الى أن وجوده كان يلبى احتياجات السفن المصرية فى هذه المنطقة ، وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى أنه كانت تخفض الرسوم بالنسبة للسفن التجارية المصرية ، وتعفى منهـــا ســـفن الميرى (*) ، أما بالنسبة لشركة الميساجيرى فقد كانت على حد تعبير الدكتور الشناوى لكى يضمن سعيد باشا اشرافها الفنى ، ولا شك فقد كانت لها خبراتها الملاحية ٠

وقد تم تنفيذ هـــذا الحوض فى عهد اسماعيل باشـــا ، حيث عقد الاتفاق « ١١ ابريل ١٨٦٢ الذى ينص على الانتهاء منه فى أربع سنوات ،

= ـ محفظة ٢٩ ملخصات محافظ ، ترجمة وثيقة رقم ١٢٨ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ هـ من اسماعيل الى ولى النعم ٠

(٧٩) د٠ عبد العزيز الشناوى : قناة السويس ٠٠ جـ ١ ، ص ، ص : ٥١١ ، ٥١٢ ٠

ـ مدينة السويس ٠٠ ، ص ، ص : ١٣٨ ، ١٣٩ ٠

(٨٠) ـ اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص : ٥٣ ٠

ـ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص : ٣٦٤ ٠

ـ جورج يانج : مرجع سابق ، ص : ١٩٧ ٠

ـ فريدريكو بنولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ ٠

(★) صدرت تعريفة رسوم فى ٢١ صفر ١٢٨٣ هـ موقعة من ناظر عموم البحرية ، تحوى ١٥ بندا ، حددت رسومه ٧٠ جنيها انجليزيا (استرلينيا) عند الدخول ، ثم ٣٥ جـ٠ك عن كل يوم مع احتساب كسوره ٢٤ ساعة ، ويستثنى من دفع الرسوم كمقدم السفن التجارية المصرية للشركة العزيزية ، وتعفى من الرسم جميعه سفن الميرى ٠

ـ دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة دون رقم « رسوم الموالى‌ء والفنارات » ، مكاتبة رقم ٦٧١/٢١٦ بتاريخ ٥ ربيع أول ١٢٨٥ هـ (١٨٦٦) من وكيل البحرية الى وكيل عموم القومبانية العزيزية المصرية ٠

وبانتهائه أصبح فى ميناء السويس هذا الحوض الكبير ، بالاضافة الى حوض حجرى قديم صـــغير الحجم نسبيا كان قد تم انشـــاؤه فى عهد محمد على (٨١) ٠

وتجدر الاشارة الى أنه قد أثيرت مشاكل عديدة مع الشركة الفرنسية أثناء التنفيذ فى عهد اسماعيل باشا ، وذلك بخصوص استخدام خمسمائة عامل مصرى بنظام السخرة وفق المادة ١٨ من عقد الاتفاق الموقع فى عهد سعيد باشا ، وهو ما منعه الخديوى اسماعيل ، وتم الاتفـاق مع شركة داسو فى ٧ سبتمبر ١٨٦٣ على تخليها عن عمالة السخرة مقابل تعويض مالى ضخم تدفعه لها الحكومة وقدره ٣٠٣٠٠٠٠٠ر٣ فرنك اذا مضت الشركة فى انشـــاء الحوض بطريقة الحفر الجاف ، أما اذا استخدمت الكراكات فيقفز التعويض الى ٥٠٠٠٠٠ر٣ فرنك ، على الرغم من أن الشركة قد ارتضت فى الاتفاق الأول قبل عام وبعض عام بانشاء الحوض بمبلغ اجمالى هو ٤٠٠٠٠٠ر٥ فرنك (٨٢) ٠

ولما كانت طريقة التنفيذ قد تمت بالحفر الجاف ، من ثم فقد بلغت التكلفة الاجمالية التى دفعتها الحكومة حسب هذا التقدير « ٧٠٠٠٠٠ر٨ فرنك » ، وان كان كل من اسماعيل سرهنك وبنولا بك قدرا التكلفة بنحو ٨٠٠٠٠٠ر٨ فرنك (٨٣) ٠

ولم ينته اهتمام الحكومة بالاصلاحات الملاحية فى ميناء السويس بافتتاح الحوض العائم فى ١١ أكتوبر ١٨٦٦ م .(٨٤) ، اذ كانت تنتظر الميناء مشروعات أخرى ، ففىعام ١٨٦٧ وقع الخديو اسماعيل شروطـا جديدة مع شركة اخوان داسو لانجاز أعمال مكملة للحوض ، تتضمن انشاء مينـــاءين ، أطلق على أولهما مينـــاء ابراهيم تخليدا لذكرى والده ، وهو مخصص للوازم « البحرية الأميرية » أى السفن الحربية ، له أرصفة تمتد بطول ٥٥٨ مترا ، وثانيهما أطلق عليه ميناء توفيق اعزازا لمكانة ابنه ، خصص للسفن التجارية ، وكان طوله ١٥٢٨ مترا ، وبينهما فى محور المعبر رصيف مركزى للشحن والتفريغ طوله ٥٥٠ مترا وعرضه ١٠٠ متر ،

---

(٨١) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ص ص : ٥٣ ، ٥٤ ٠
ـ د٠ محمد فهمى لهيطة : تاريخ مصر الاقتصادى فى العصور الحديثة ، المطبعة الرحمانية ، مصر ١٩٣٨ ، ص : ١٧٥ ٠

(٨٢) د٠ عبد العزيز الشناوى : ـ قناة السويس ٠٠ جـ ١ ، ص ص : ٥١٣ ، ٥١٤ ٠
ـ مدينة السويس ٠٠ ، ص ص : ١٤٢ ، ١٤٣ ٠

(٨٣) ـ اسماعيل سرهنك : المرجع السابق ، جـ ٢ ، ص : ٥٣ ٠
ـ فريدريك بنولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ ٠

(٨٤) د٠ عبد العزيز الشناوى : قناة السويس ٠٠ ، جـ ١ ، ص : ٥١٤ ٠

وقدر لانجاز هذه الأعمال ٢٣٫٣٩٥٫٥٠٠ فرنك ، وقد تمت فى ٤ مايو ١٨٧٣ (٨٥) ٠

وهناك من ربط هذين الميناءين بعهد سعيد وأشار الى ذلك بالقول « ٠٠ شرع سعيد باشا سنة ١٨٥٦ فى انشاء ميناء جديد بالسويس لسهولة ايواء السفن ، فجعل من الثغر مرفأين أحدهما يسمى ميناء ابراهيم جعل للبواخر الحربية ، وجعل الثانى للسفن التجارية ٠٠ » (٨٦) ، وهـذا يجافى الحقيقة ، اذ أن ذلك تم فى عهد اسماعيل باشـا حسبما سبقت الاشارة ٠

وفى ١٥ مايو ١٨٧١ وضع الخديوى اسماعيل حجر الأساس لأعمال تكميلية أخرى متمثلة فى اقامة حاجز الأمواج ، أمام المرفأين بمسـاحة ٢٩٠٠ متر ، وبه فتحة عرضها ١٠٠ متر « بوغاز » (*) لدخول السـفن وخروجها ، وفى جوانبه منارات لهداية السفن ، وتقرر الانتهاء من تنفيذه عام ١٨٧٦ (٨٧) ، كما تم فى أغسطس ١٨٧٧ اصلاح بعض الخلل فى أرصفة ميناء ابراهيم (٨٨) ٠

ولعل هذه الأعمال تترجم مدى الاهتمامات التى أولاها كل من الحاكمين للميناء فى عنايتهما بأمور الملاحة فى اطار تطوير الموضع الجغرافى ، فضلا عن ذلك ، كانت تمنح التسهيلات المختلفة لشركات البحرية التجارية من مبـان أو أراض لازمة لمخازن الفحم ، أو محطة مياه أو مبـان ادارية مما يخدم حـركة السـفن ، على أن يكون ذلك محـددا بشروط ولفترات معلومة (٨٩) ٠

---

(٨٥) ـ د٠ حسن سيد حسن : مرجع سابق ، ص ص : ١٦٥ ، ١٦٦ ٠

ـ فريدريك بنولابك : مرجع سابق ، ص ص : ٩٣ ، ٩٤ ٠

(٨٦) ـ جميل خانكى : مرجع سابق ص : ٣٧٨ ٠

ـ عبد الرحمن الرافعى : مرجع سابق ، ص : ٢٠٠ ٠

ـ محمد أحمد القاضى : نبذة عن أشهر الموانى المصرية « نشاتها وتطورها » ، مجلة الاسطول : العدد الثالث يولية ١٩٥٣ ، ص : ٦٧ ٠

(*) البوغاز مشتقة من المصدر التركى « بوغمق » أى يختنق ، ويطلق فى التركية على الحلقوم والجزء الضيق من كل شىء ، أو الممر الضيق ، وفى حالتنا هذه فهو الشريط الضيق الذى يوصل بين المرفأين ٠

ـ د٠ جعفر عبد السلام : مرجع سابق ، ص ، : ٥٦٩ ، ٥٧٠ ٠

ـ السيد دياب : مرجع سابق ، هامش (٤) ص : ١٩ ٠

(٨٧) ـ د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢١ ٠

ـ جورج جندى بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ١٨٢ ٠

ـ د٠ حسن سيد حسن : مرجع سابق ، ص : ١١١ ٠

(٨٨) الوقائع المصرية : العدد ٧٢٢ بتاريخ ٣ شعبان ١٢٩٤ هـ/١٢ اغسطس ١٨٧٧ ٠

(٨٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/١/٦/١٠ قيد ٨

أما ميناء القصير فقد بدت صورة اصلاحاته باهته (*) ، رغم ما سبق ذكره عن حركة السفن ، ويبدو أن بعض التفسيرات كانت تكمن فى الحركة ذاتها ، حيث لم يستقبل من السفن البخارية طيلة خمس سنوات سوى ١٤ سفينة ، بينما كانت الغالبية العظمى للسفن الشراعية ، وكما هو معلوم فان السفن البخارية هي التى كانت تحتاج الى تجهيزات واستعدادات ملاحية متعددة أكثر مما تحتاجه السفن الشراعية ، وبدت أهمية الميناء متمثلة فى خط البريد الذى كان يمر عبره بين سواكن وقنا منذ محرم ١٢٨٢ هـ (مايو ١٨٦٥) (٩٠) ، وكذلك اتصاله التلغرافى بسواكن ، بالاضافة الى احتوائه على بعض المكاتب ومحل للصحة بالاضافة الى مينا السفن (٩١) ٠

ويمكن أن تعزى أسباب ذلك لبعده النسبى عن المناطق الحضرية الكبرى التى توفرت للسويس ، وكذلك بعده عن الموانىء الساحلية بالبحر المتوسط ، وعدم مواكبته تطور السفن البخارية كبيرة الحجم وسريعة التحرك ، وقد زاد من قيمة التوجه للسويس بدلا من القصير رسوخ الدور التاريخى لأولهما ، حيث كان بالسويس ميراث من الاهتمامات السابقة التى كان أمر تطويرها يسيرا نسبيا عن بدء مشروعات بكر ، بالاضافة الى ذلك أن السويس كانت تشهد تطورات أخرى لم تتح للقصير ، منها مد السكك الحديدية اليها فى أول ديسمبر ١٨٥٨ ، وكذلك القرار السياسى بتحول موكب الحج للمرور عن طريق السويس عام ١٨٥٩ وان كان المرور الفعلى قد بدأ عام ١٨٦١ (٩٢) ، علاوة على الأثر الأكبر فى الإهتمام بالسويس اثر مشروع قناة السويس وافتتاحها ، ولا شك فان هذه الاصلاحات كانت فى صالح النشاط البحرى ٠

= التحريرات الصادرة ادارة المجيدية ، رقم ١٤ من ٨ شوال ١٢٧٨ هـ (أبريل ١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية الى محافظ السويس ، ص : ٣٣ ٠

(★) ورد ذلك فى تقرير زيارة على رضا باشا لسواحل البحر الأحمر ٢٨ شعبان ١٢٩٦ هـ ـ ٩ صفر ١٢٩٨ هـ ، وذكر انها كانت تحوى مبنى المحافظة وهو نفسه ديوان الجمرك ٠

ـ د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية ٠٠ ، ص ص : ١٥٧ ، ١٥٨ ٠

(٩٠) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : ترجمة مكاتبة عن دفتر٥٣٧ اوامر تركى ، أمر كريم بتاريخ ٩ محرم ١٢٨٢ هـ الى جعفر باشا صادق حكمدار سواكن ومصوع والتاكا ، ص ٥٦ ٠

(٩١) ـ ابراهيم عبد المسيح : دليل وادى النيل لعامى ١٨٩١ ، ١٨٩٢ ، مصر د٠ت ، ص : ٢٧٦ ٠

ـ د٠ شوقى الجمل : سياسة مصر ٠٠ ، ص : ٢٨٩ ٠

(٩٢) ـ د٠ حلمى أحمد شلبى : فصول فى تاريخ تحديث المدن فى مصر ، « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٨٨ ، ص : ٥٠ ٠

ثانيا : موانىء امتد لها النفوذ المصرى :

كان من حسن الطالع أن هذه الفترة شهدت مدا لنفوذ الموقع الملاحى المصرى خارج اطار موضعه الجغرافى ، تمثلت فى موانىء أخرى تتبع النفوذ السياسى المصرى ، منهـا ميناء الوجه على الساحل المواجه للقصير ، حيث كانت متصرفية الوجه تتبع الحكومة المصرية (٩٣) ، ثم ميناءى ســواكن ومصوع منذ ذى الحجة ١٢٨١ هـ/مايو ١٨٦٥ ، مما ضمن نطاقا ملاحيـا أوسع مدى يهيمن عليه الحكم المصرى فى ظل السيادة العثمانية (٩٤) ، وقد اهتمت الحكومة المصرية بشئونهما الملاحية ، فبالنسبة لميناء سواكن باعتباره ميناء السودان الرئيسى ، فقد عنيت أول الأمـر باصلاح وترميم مرسى (القيف) والجمرك ، كما أنشأت المخازن والمحلات لوضع البضائع الواردة والصـادرة بالاضـافة لاهتمامها بربطه بأجزاء السودان ، كذلك أصلحت مرفأ مصوع لجعله ميناء تجاريا هاما ، فشيدت به رصيفا لشحن السفن وتفريغها ودارا للجمرك ومدته بالمياه العذبة (٩٥) ، كما اقامت جسرا يصل للشاطىء بطول ١٨٠٠ متر وعرض ١٠ أمتار (٩٦) ٠

أما عن حركة السفن فى هذين الميناءين ، فانه يوجد احصاء عـام لمتوسط السفن التى دخلت كل منهما عن عشر سنوات « ١٨٦٣ ـ ١٨٧٢ »، فكانت فى ميناء سواكن بمتوسط سنوى ١٥٣ ـ سفينة ، واجمالى حمولاتها ٣٧٧٢ طنا ، أما مصوع فكان متوسط السفن التى دخلتها سنويا عن الفترة ذاتها ٢٠٧ سفن ، بأجمالى حمولات ١٧٠٩٢ طنا ٠

وقـد أورد كل من رينى بك وعلى مبـارك احصاءات جزئية لبعض السـنوات من حيث السـفن الداخلة للميناءين عن الفتـرة « ١٨٦٩ ـ

---

(٩٣) د٠ شوقى الجمل : سياسة مصر ، ص : ٢٩٧ ٠

(١١٥) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة الفرمان رقم ٩١٣ المؤرخ أواسط ذى الحجة ١٢٨١ هـ (١٨٦٥) من السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر ٠

وقد كان الميناءان خاضعين للادارة العثمانية منذ أخلتهما مصر فى يونية ١٨٤٩ ٠

(٩٥) ـ سعد بدير الحلوانى : الحكم المصرى فى سواكن وملحقاتها ١٨٦٥ ـ ١٨٨٥ ، رسالة ماجستير غير منشورة باشراف أ٠د/السيد محمد الدقن ، قسم التاريخ والحضارة ، كلية اللغة العربية ، جامعة الأزهر ١٩٨٤ ص : ٣١ ـ ١٠٨ ٠

ـ د٠ شوقى الجمل : سياسة مصر ، ص ، ص : ١٩٩ ، ٢٩٨ ٠

ـ الوثائق السياسية ٠٠٠ ، ص ـ ص : ٤٩ ـ ٩٨ ، ١٢٦ ٠

(٩٦) د٠ حافظ عفيفى باشا : النهضة الصناعية فى عصر اسماعيل « اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته » ، ص : ٣٤ ٠

١٨٧٢ » (٩٧) ، وتبرز أهمية احصاء ريني بك من أنه يرصد حركة السفن المصرية فيهما (*) ، ثم أورد أميتشى احصاء لفترة لاحقة « ١٨٧٣ ـ ١٨٧٧ » ، رصد فيه حركة السفن التجارية الداخلة والخارجة معا ، وهو ما يبرزه الاحصاء التالى (٩٨) : ـ

الميناء / السنة	مصوع			سواكن		
	بخارية	شراعية	اجمالى	بخارية	شراعية	اجمالى
١٨٧٣	٥٣	١٨٩٠	١٩٤٣	١٠١	٢٤٠	٣٤١
١٨٧٤	٥٨	١٧٤١	١٧٩٩	١٠٣	١٦١	٢٦٤
١٨٧٥	٤٨	١١٠٢	١١٥٠	١١٧	٢٠٢	٣١٩
١٨٧٦	٣٥	٩١٨	٩٥٣	١٠٧	١١٨	٢٢٥
١٨٧٧	٦٧	١٢١٨	١٢٨٥	١١٥	١١٥	٢٣٠
الاجمالى	٢٦١	٦٨٦٩	٧١٣٠	٥٤٣	٨٣٦	١٣٧٩

وقد كان اجمالى الحمولات في مصوع ٤٣٥٩٥٠ طنا ، وفى سواكن ٣١٦٢٤٠ طنا ، وذلك حسبما أورده الاحصاء ذاته ، وفى ضوء هذه البيانات تبرز عدة حقائق وملاحظات : ـ

أولاً : كان التفوق النسبى لميناء مصوع من حيث الاجمالى العام للسفن

---

(٩٧) أورد ريني بك بالنسبة لميناء سواكن ، اجمالى السفن الداخلة عام ١٨٦٩ عدد ١٤٦ ، ١٨٤ سفينة عام ١٨٧٠ ، ٢٢١ عام ١٨٧١ ، أما بالنسبة لمصوع فكانت الداخلة عام ١٨٧٠ اجمالى ٢٢١ سفينة ، ٢٥٠ عام ١٨٧١ ، أما على مبارك فقد ذكر عام ١٨٧٢ عدد ٣٥٢ سفينة بالنسبة لسواكن ، بينما كانت ٤١٦ فى مصوع .

Regny, E. : Op. Cit., — Tome 1, p. 30.
Tome 2, pp. 40, 41, 43.
— Tome 3, pp. 33, 34.

ـ على مبارك : مرجع سابق ، جـ ٧ مج ٢ ، ص : ٨٢ .

(*) سيتم تناول ذلك فى « خطوط سير السفن البحرية التجارية المصرية » .

(٩٨) المستخرج بمعرفة الباحث من احصاءات متفرقة أوردها أميتشى ، أما السفن الحربية المستبعدة من الاحصاء عن : ـ فريدريكو أميتشى : مرجع سابق ، جـ ١ ، ص ـ ص : ٦٠ ـ ٨٠ .

٧١٣٠ ، أى بمتوسط سنوى نحو ١٤٢٦ سفينة ، أما سواكن فاجماليها ١٣٧٩ سفينة تجارية بمتوسط سنوى نحو ٢٧٦ ، ولكن هناك فروقا اذا قيس كل نوع على حدة ، حيث يبرز تفوق ميناء سواكن بخاريا ٠

ثانيا : تفوق ميناء مصوع بالنسبة لاجمالى الحمولات ، ولكن متوسط حمولة السفينة به ٦١ طنا ، بينما كان متوسط الحمولة فى سواكن ٢٢٩ طنا تقريبا ٠

لذلك فان هذا القياس لا يعطى مؤشرا لطبيعة التطور فى الحركة الملاحية ، لعدة أمور فى مقدمتها أن التفوق الملاحى لحركة السفن البخارية كان فى صالح ميناء سواكن حيث زادت عن ضعف البخارية فى ميناء مصوع ٥٤٣ : ٢٦١ ، بينما كانت حركة الشراعية فى مصوع تزيد عن ثمانية أمثال تلك التى كانت فى سواكن ، ومن ثم كانت الزيادة فى الحمولات أو أعداد السفن مردها الأساسى الى الفارق فى السفن الشراعية ، وهذه كانت أبطأ فى الحركة وأقل فى الحجم والحمولة من البخارية ، ومن ثم تمثل كثافة عددية دون انجاز جوهرى حقيقى يعادل حركة البخارية فى النقل البحرى اذا كانت بذات الأعداد ٠

أما مرسى الوجه فقد كان ضئيل المشاركة ، فعن احصاء عامين فقط أورده أميتشى ، كانت السفن الداخلة والخارجة عام ١٨٧٥ نحو ٤٦٢ سفينة شراعية بحمولات ١٦٣٣١ طنا ، وفى عام ١٨٧٦ نحو ١٠٧١ منها ١٠٠٧ شراعية و٦٤ بخارية ، بحمولات ٩٤٥٧٢ طنا (٩٩) ، وباستثناء ما كان يتم به من حجر صحى (١٠٠) ، فان تلك الكورنتينة قد أوقف العمل بها منذ ١٨٧٧ (١٠١) ، ولذا بدا هذا الميناء ثانويا ٠

تلك هى صورة عامة لموانىء البحر الأحمر بقسميها فى اطار الموضع الجغرافى والتى امتد اليها النفوذ السياسى المصرى فأعطت بعدا ملاحيا هاما ، ومن قبلها موانىء البحر المتوسط ، وجميعها جاءت مهيئة لوجود بحرية تجارية مصرية ٠

---

(٩٩) فريدريكو اميتشى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٧٨ ، ٨٠ ٠

(١٠٠) محمد لبيب البتانونى : الرحلة الحجازية لولى النعم الحاج عباس حلمى الثانى ، مطبعة الجمالية ، مصر ط ١٩١١/٢ ، ص : ٣٠٧ ٠

(١٠١) فريدريكو أميتشى : المرجع السابق ، هامش (١) ، ص : ٦٥ ٠

(جـ) الفنارات وعلامات الارشاد (الشمندورات) : ـ

(أ) مدخـــل عـــام : ـ

تعتبر الفنارات وعلامات الارشاد (الشمندورات) من أهم الوسائل التى تكفل ارشاد السفن وتامين ملاحتها فى الموانىء أو الميـاه الاقليميـة للدولة (*) ، ولذا فالاهتمام بهذه الوسائل تستدعيه ضرورات الملاحـة ، والتزاما تقتضيه ظروفها فى المحيطين المحلى والدولى من حيث ارشاد وابعاد السفن عن مواطن الخطر .

وتعتبر مصر من أقدم الأمم التى أهتمت بانشاء المنارات ، فقد أنشأ بطليموس فيلادلفوس « منارة فاروسى » بالاسكندرية فى القرن الثانى قبل الميلاد (١٠٢) ، وعامة فالفنارات التى يطلق عليها بالانجليزية Beacon والتى تكون مثبتة وظاهرة على شاطىء البحـر ، توقد فى أعلاها النيران أو توضع فيها المصابيح ، وتكون أنوارها اما ثابتة Fixed Light أو نورا بارقا متقطعا Flashing Light أو نورا خافتا Occulting Light (١٠٣) ، ولا يختلف هذا عما يورده البعض تفصيلا عن الفنار فى مصر القرن التاسع عشر « أنه قنديل أو مشعل فى أبراج مبنية بجوار البحر ، توقد فى أعلاها النيران ، أو توقد فيها المصابيح (١٠٤) ، وحسبما أشارت الوثائق فانه كان يستخدم فى اضاءتها الشمع المشترى من مرسيليا بفرنسا (١٠٥) ،

(*) تقسم بحوث القانون البحرى حاليا النطاق المكانى لمياه البحر الى مياه داخلية ثم اقليمية أو بحر اقليمى فمنطقة مجاورة ثم أعالى البحار ، والمياه الاقليمية Territory Sea عبارة عن مساحة من البحر ملاصقة لشواطنها وممتدة نحو أعالى البحار ، وعموما يبرز أثر هذه التقسيمات فى الجوانب الحربية ، وعند وقوع حودات للسفن التجارية ، وفى الفترة ١٨٥٤ ـ ١٨٧٩ كان المفهوم منصرفا للشواطىء المصرية والسودانية ، حيث السيادة العثمانية ، وللمزيد : ـ

ـ د. أميره صبدقى : دروس فى القانون البحرى ـ ، جـ ١ ، ص ـ ص : ٣ ـ ٣٠ .

ـ د. جعفر عبد السلام : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٤٧٢ ـ ٥٢٥ .

ـ رضا زين العابدين جمعة : مرجع سابق ، مجلة الاسطول : العدد ٥٦ السنة ١٦ اغسطس ١٩٦٨ .

ـ عبد الحكيم جمال الدين : مرجع سابق ، مجلة الاسطول : العدد الرابع أكتوبر ١٩٥٣ .

(١٠٢) محمد أمين نوارة وآخرون : مذكرات فى خدمة الموانىء ، مطبعة النصر ، القاهرة ١٩٦٩ ، ص : ١٠ .

(١٠٣) أحمد كمال الطوبجى : الانفتاح « معجم » ، ص ص : ١٤٧ ، ١٤٨ .

(١٠٤) السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٩٩ .

(١٠٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات) : سجل م/٦/١/٨ صادر عزبى ادارة المجيدية ، رقم ٣٢٧ بتاريخ ٢٧ شوال ١٢٧٧ هـ (١٨٦١) من المدير الى أمين جمرك الاسكندرية ص : ٢٨١ .

ثم تم استخدام زيت الكلزة الذى كان يتم شراؤه عن طريق الشركة الانجليزية الشرقية (١٠٦) P & O ، ثم أشارت « الوقائع » لانارة فنار بورسعيد كهربائيا ، وذلك فى بدايات ١٨٧٠ ، ثم الى استخدام زيت البترول فى فنارات البحر الأحمر بدلا من زيت الكلزة فى منتصف ١٨٧٥ م (١٠٧) ، وان كان البعض قد أشار الى استخدام غاز الاستصباح فى انارة هذه الفنارات (١٠٨) .

من ثم يمكن القول بأن الفنار كان مصدرا لضوء ارشادى للسفن ، اما نظرية عمل المنارة Lighthouse فتقوم على أنها « مؤسسة على مصدر ضوء وعدسات مكبرة ، بالاضافة الى علامات تميز كل فنارة ، .. فشكلها ولونها يدلان عليها نهارا ، أما فى الليل فكان يتم التعرف عليها بمدى مرمى ضوئها وطريقة ومضاته ولونه ، وأحيانا الفترة الزمنية بين بعضها البعض » (١٠٩) ، وحسبما يذكر الدكتور ملش كان « لون المنائر اما أبيض أو أحمر أو هما معا ، أو أبيض واحمر واخضر ، ونور بعضها ثابت وبعضها متحرك ، وتتراوح مدة الدورة للمنائر ذات النور المتحرك بين ثانية ودقيقة » (١١٠) .

أما الشمندورة Buoy فهى طافية فوق سطح الماء ، يراعى فى وضعها الثبات قدر الامكان ، وقد كانت عبارة عن « قطعة ضخمة من الخشب أو الفلين ، توضع فى بعض المواضع بالبحر للدلالة على الصخور وعلى الأماكن التى يصعب العبور فيها ، وقد تكون عبارة عن برميل يطفو على وجه الماء ، وهى دائما مثبتة فى قاع البحر بثقل كاف .. والفرق بين مطلق الشمندورة وما يسمونه بالشمندورة العلامة ، أن الثانية يوضع عليها نور بالليل للارشاد » (١١١) .

= ـ سجل م/٦/٣/١ صادر عربي ادارة المجيدية ، مكاتبة بالتاريخ نفسه ، من مدير القومبانية الى خليل أفندى معاون المجيدية بالاسكندرية ، ص : ٢٨٩ .

(١٠٦) ـ السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٦ .

ـ د. شوقي الجمل : سياسة مصر .. ، ص : ٣٠٥ ، ـ الوثائق السياسية .. ، ص : ٣٩٨ .

(١٠٧) ـ دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٣ الوقائع ، مستخرج من الوقائع المصرية العدد ٣٤٣ بتاريخ ٣ فبراير ١٨٧٠ .

ـ الوقائع المصرية : العدد ٦٠٥ بتاريخ ٩ مارس ١٨٧٥ .

(١٠٨) د. زين العابدين شمس الدين نجم : مرجع سابق ، ص : ٣٩ .

(١٠٩) محمد أمين نوارة وآخرون : مرجع سابق ، ص : ١٢ .

(١١٠) د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى .. ، جـ ٢ ، ص : ٨٦٨ .

(١١١) ـ فريدريكو بتولابك : مرجع سابق ، ص : ٨٤ .

ـ دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ٩ معية تركى ، ترجمة وثيقة =

أما اختيار المواضع الخاصة بكل منها ، فكان يتم عن طريق لجنة فنية من أصحاب المعارف والفنون البحرية ، يتم اختيار أعضائها من بعض بحارة السفن الاكفاء ومهندسى البحرية المصريين ، تحت اشراف ذوى الخبرة من الاجانب مثل « موزل بك » وذلك عند وضع العلامات والاشارات ، وقد أشارت الوثائق لهذا التشكيل بالنسبة للاسكندرية (١١٢) ، بينما أشارت لأجنبى آخر هو مسيو « تليمان » فى فنار البرلس (١١٣) ، وكان المسيو « باركس » بالنسبة لفنارات البحر الأحمر المأخوذة من ادارة الشركة الانجليزية الشرقية P & O (١١٤) التى كانت تشرف عليها قبل عهد اسماعيل باشا .

ولم يكن يخلو الأمر من تعاون هيئة قبودانات (*) البحرية التجارية المصرية وشركة الميساجيرى البحرية الفرنسية (١١٥) للقيام بتلك المهام ، وخاصة اذا كان ذلك متعلقا بالمواقع البعيدة نسبيا عن مصر فى سواحل البحر الأحمر ، تعزيزا للخبرات الفنية .

وفى بعض الأحيان كانت السفن الحربية ترافق السفن التجارية عند اجراء هذه الأمور فى أماكن بعيدة أو يخشى على المهمة من ثمة أخطار تواجهها (١١٦) ، مثلما حدث عند قيام السفينة المصرية « المحلة » يقودها فردريكو Fredrico الايطالى فى شهر نوفمبر ١٨٧٥ مع تعزيزات من

= ١٣٤/٤١ ، بتاريخ ١٥ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ (١٨٥٥) ، من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى خازن الخديوى .

(١١٢) ـ : ترجمة الوثيقة رقم ٢٥٥/٦٩ بتاريخ ٢٩ ربيع أول ١٢٧٢ هـ (١٨٥٥) من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى كاتب ديوان الخديوى .

(١١٣) ـ (محافظ الأبحاث) : محفظة ٢٢ وقائع مصرية ، (ملف موانى ومنائر) ، مستخرج من الوقائع العدد : ٣٠٦ بتاريخ ٢٨ يونية ١٨٦٩ .

(١١٤) ـ (ديوان معية سنية) : دفتر ٥٣١ معية تركى صادر جـ ٢ ، رقم ٢١٩ بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (١٨٦٣) من المعية الى المالية ، ص : ١٣٢ .

ـ الأرشيف الأوربى

— F. O., 78-1522, No. 9, From Robert Colquhoun to lord Russel, Cairo, 29th, January 1860.

(★) قبودانات جمع قبودان ، قائد أو ربان السفينة حسبما كان يعبر عنها أحيانا ، وكانت ترد فى الوثائق حيث تعنى بالتركية « آمر » الذى تصدر عنه الأوامر العليا ، وكان يقابلها أيضا فى التركية « ناخداه » أى رئيس السفينة .

ـ محمد على الأنسى : الدرارى اللامعات فى منتخبات اللغات ، استانبول ، ١٣٢٠ هـ ، ص : ٤١٢ .

(١١٥) السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٣ .

(١١٦) ردها سامارکو لأخطار القبائل المتوحشة التى تعودت على سلب السفن :

Sammarco, Anglo : Histoire de L'Egypte Moderne, Tome 3 "Le renge du Khedive Ismail 1863-1879", Le Caire, 1937, p. 280.

الجنود ، وابلاغه « ماكيلوب » بتعليمات الخديوى بالتجول فى الساحل الأفريقى ٠٠ الى بربرة لدراسة موانى وخلجان هذا الجزء من الساحل ، وابلاغ الحكومة المصرية عن أصلحها لرسو السفن ومعرفة الأماكن التى يمكن اقامة فنارات فيها لارشاد السفن المختلفة » (١١٧)

وقد أثيرت الشكوك حول النوايا السياسية لهذه المهمة ، حيث لم ترحب بها بريطـانيا وسلطان زنجبار ونظر اليها ستانتون Stanton القنصل البريطانى فى مصر بنظرة شك وأنها بداية لأطماع مصرية ، ولذا سارع بابلاغ وجهة نظره هذه الى اللورد دربى Derby وزير الخارجيـة البريطانية فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥ ونفس الشيء حدث من دربى حيث أبلغ مخاوفه وفى نفس التاريخ الى جون كيرك John Kirk قنصل بريطانيا العام فى زنجبار مضمنا خطابه الفقرات التالية : ـ

« ٠٠ ان براوة وقسمايو ليستا على درجة كبيرة نسبيا من الأهمية التجارية فى الوقت الحاضر ، الا أن خسارة الرعايا البريطانيين ستكون جسيمة ٠٠ كما سيصيب نفوذنا ومصالحنا فى كل ساحل أفريقيا بضربة قاتلة ٠٠ » (١١٨) ٠

وعلى الرغم من أن هذه المهمة كانت فى ظاهرها لأغراض ملاحية ، الا أنها توضح مدى التلازم بين الاقتصاد والسياسة فى المصالح الدولية ، ويرجح أن المهمة كانت بها دوافع سياسية من جانب مصر ، اذ أنها جاءت فى أعقاب مراسلات غردون Charles George Gordon للخديوى والتى زين له فيها الفوائد التى يمكن أن تعود على مصر من جراء فتح هذه المناطق الجديدة ، وجاء مع تكليف هذه البعثة خطاب « نوبار » الى قائدها العام ماكيلوب فى ١٧ سبتمبر ١٨٧٥ متضمنا فى فقراته ٠

« ٠٠ ان هذه الحملة هامة جدا بالنسبة لمصر ٠٠ تحتاج الى رجل جريء وحصيف ذى عقل راجح ولهذا السبب اختارك الخديوى لها ٠٠» (١١٩) ٠

والجـدير بالذكر أن ماكيلوب حين رأس هـذه البعثة كان رئيسـا لمصلحة الفنارات ، ومعنى اختيار شخصية هامة بهذا المستوى لتحديد أماكن

---

(١١٧) د٠ فاروق عثمان أباظة : عدن والسياسـة البريطانية فى البحر الأحمر ١٨٣٩ ـ ١٩١٨ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٧٦ ، ص : ٤٤٩ ٠

(١١٨) المرجع نفسه ، ص ـ ص : ٤٤٩ ـ ٤٥١ ٠

ـ د٠ شوقى الجمل : سياسة مصر ٠٠ ، ص ـ ص : ٢٦٥ ـ ٢٦٧ ٠

(١١٩) المرجع نفسه ، ص : ٢٦٥ ٠

ـ د٠ فاروق أباظة : المرجع السابق ، ص : ٤٤٨ ٠

للفنارات يمكن أن يقوم بها من هم دونه ، كانت تعنى أهمية خاصة ذات مغزى أكبر من المظهر الملاحى ، أو بالأحرى كانت المهمة ستارا لمحاولة الحصول على نفوذ سياسي ، وقد يكون ذلك هو الوازع الحقيقي .

أما تفسير ما تم من تعارض وجهتى النظر المصرية الانجليزية ، فان ذلك كان له ما يبرره فى مفهوم السيطرة البحرية التى يرى فيها البعض « ليس من الضرورى امتلاك المحيطات بنفس أسلوب امتلاك الأراضى .. ولكن نتيجة وجود بعض الممرات ، فانه لأسباب السيطرة والتحكم تستخدم خطوط معينة للابحار أكثر من غيرها ، وبالتالى اذا استطاعت دولة أن تستخدم هذه الممرات وتمنع أعداءها من استخدامها فانها تسيطر على البحر ويمكنها نقل كل من قواتها وتجارتها بحرية » (١٢٠) .

ويمكن أن يعزى للأسباب ذاتها قيام الحكومة المصرية بشراء فنار زنوبيا بلوازمه بمبلغ ألف وأربعمائة جنيه من الشركة الشرقية الانجليزية فى محرم ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧١) (١٢١) ، وكان هذا الفنار على سفينة أى يمكن القائمين على شئونه من رصد التحركات البحرية من حوله ، وكان ذلك يعنى تقلصا لنفوذ بريطانيا وفى الصالح المصرى ، ومن ثم كانت الخشية من تقلصات أو أخطار مضرية أخرى تراها بريطانيا فى تلك المنطقة (*) .

وعلى أية حال ، اذا كانت أى من الدوافع وازعا على اقامة الفنارات خارج الموقع الجغرافى ، أو بالأحرى فى مناطق النفوذ المصرى ، فانه بقى جوهر هذه الانشاءات منصرفا الى الأغراض الملاحية ، ولذلك كانت تعنى اللجان المكلفة باختيار مواقع الفنارات والمنائر بدراسة النقاط التالية : الموقع الملاحى واتجاهات الريح والتيارات المائية ، وتقديم خريطة مسح

---

(١٢٠) سيرترانس لوين : القوة البحرية والقدرة البحرية ، ترجمة عدلى عبد الرحمن عطية ، « مجلة الأسطول » : العدد ٨٩ السنة ٢٦ يونية ١٩٧٨ . ، ص : ٤٨ .

(١٢١) انشات الشركة الشرقية P & O هذا الفنار على سفينة خاصة بها عند مدخل البحر الجنوبى عام ١٨٥٦ ، وتم تقدير اثمانه بمعرفة ناظر البحرية المصرية بعد معاينته له ، وأن هذا الفنار كان يمكنه العمل لمدة عشرين سنة .

– أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ؛ ص ص : ٩١٤ ، ٩١٥ .

– د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية .. ، ص : ٣٩٣ .

(*) تختلف هذه عن الفنارات أو الاشارات الضوئية التى أورد نصوصها فيليب جلاد ، حيث كانت هذه الأخيرة قاصرة على السفن ذاتها ، تستخدمها حتى لا تحدث الاصطدامات وفى أثناء تبادلها مع السفن الأخرى وما الى ذلك .

– فيليب جلاد : مرجع سابق ، المجلد الرابع ، الاسكندرية ١٨٩٢ ، ص ص : ٢٣٠ – ٢٣٢ .

طبوغرافى تفصيلى محددا بها موقع الفنار ، مع ملاحظة مدى استعداد المنطقة للنشاط البحرى ، ثم التكلفة المتوقعة وطرق نقل المعدات وما يلزم لحراستها من مبان وأفراد ومصادر مياه ، وبالاضافة الى ذلك البيانات التفصيلية للفنار وطريقة عمله ودراستها بالنسبة للأبعاد والرؤى (١٢٢) .

أما الشمندورات ، فانها كانت أيسر نسبيا من حيث دراسة مواطن الأخطار الملاحية كالمياه الضحلة والجزر الواقعة تحت سطح الماء وما الى ذلك ، مما يراعى فيه تلافى الأخطار وارشاد السفن الى مدخل الميناء (١٢٣) ، وكانت تتم اجراءات التركيب عن طريق الاستعانة بالعمالة العادية فى عمليات النقل والحفر ، والعمالة الفنية فى اجراءات التركيب والتشغيل .

وتجدر الاشارة الى أنه بعد تشكيل مصلحة الليمانات والفنارات « صدرت الأوامر باستعانة هذه المصلحة ببعض السفن الصغيرة لارشاد السفن الكبيرة فى ميناء الاسكندرية ، وكان يتم تقاضى رسوم « ٣ فرنكات على كل قدم انكليزى نازل فى الماء .. على أنه رسم الدليل .. » (١٢٤) .

(ب) بيان الفنارات والشمندورات ١٨٥٤ ـ ١٨٧٩ :

لما كانت هذه الانشاءات تمثل معلما هاما فى خضم الملاحة ، لذا تناولتها غالبية المراجع التاريخية عند ذكرها للنشاط البحرى ، وان كان بعضها يورد الفنارات فقط أو يقرنها بعهد اسماعيل باشا ، والبعض الآخر يقرن ثلاثة منها بعهد سعيد باشا(١٢٥) ، بينما تبرز بعض المراجع القانونية والجغرافية تفاصيل أكثر(١٢٦) ، وجميعها أبرز تفوق عهد اسماعيل باشا .

---

(١٢٢) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٥ .

(١٢٣) محمد أمين توارة وآخرون : مرجع سابق ، ص : ١١ .

(١٢٤) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٢٢ الوقائع ، « ملف موانى ومنائر » مستخرج عن الوقائع المصرية : العدد ٥٩٣ بتاريخ ٨ محرم ١٢٩٢ هـ/١٤ فبراير ١٨٧٥ .

(١٢٥) هذه تعرض للأعداد أو الأسماء : ـ

ـ د. أحمد أحمد الحتة : مرجع ، ص ص : ٢٤٣ ، ٢٤٤ .

ـ د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٧٢٢ ـ ٧٢٥ .

ـ د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٩ .

Crouchley, A : The Economic developement ..., p. 117.

— Sammarco, A ; op. cit., p. 279.

(١٢٦) وهذه تعرض لتواريخ الانشاء وبعض المواصفات الفنية والاضاءات والمواقع الجغرافية : ـ

ـ فريدريكو بنولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ .

ـ د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، جـ ٢ ، ص ـ ص : ٨٧٠ ـ ٨٧٥ .

— Regny, E. : Op. cit, — Tome 1, p. 37. — Tome 2, p. 55. — Tome 3, p : 76.

ولما كان قد وضح من العرض السابق أن كلا من هـذه الانشـاءات يؤدى وظيفة ملاحية متمايزة ، لذا أشارت الوثائق الى أن السواحل المصرية شهدت انشاء هذه الأنواع مجتمعة فى الفترة ١٨٥٤ ـ ١٨٧٩ ، وان كانت هناك ثمة ملاحظة هى أن الفنار أو المنارة غالبا ما تكون معلما أوضح من الشمندورات المتفرقة والمتعددة ، أما القول بتفوق عهد اسماعيل باشا عن سلفه فى هذه الانشاءات ، فان ذلك كان له ما يبرره أو يفسره فى اتساع النشاط الملاحى الذى كان فى عهده ، كذلك اتساع الطموحات السياسية فى البحر الأحمر التى استقطبت المزيد من السفن المصرية ، بالاضافة الى تطور حركة الملاحة البحرية خاصة بعد افتتاح قناة السويس ، علاوة على تطور التبادل الخارجى ٠

على أية حال ، فقد جاءت الوثائق بما يمكن أن يلقى مزيداً من الضوء حول الفنارات والشمندورات ، ففى عهد سعيد باشا ، أوجد فى البحر الأحمر ثلاثة فنارات هى فنار « الزعفران » المنشىء عام ١٨٦٠ (١٢٧) ، ولدى البعض عام ١٨٦٢ (١٢٨) وهو يجافى الحقيقة التى جاءت بالوثائق فى يناير ١٨٦٠ (*) ثم فنار « الأشرفى » وتم انشاؤه عام ١٨٦٢ (١٢٩) ، وقد أشارت الوثائق الى أولهما بتاريخ ٧ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) ، بخصوص ماهيـات الخفراء المعينين لـه على حساب محافظة السويس (١٣٠) ، ثم جاء ذكرهما فى وثيقة مؤرخة ٥ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ (سبتمبر ١٨٦٢) ، وهى عبارة عن مـكاتبة مرسـلة من دولة القائمقام اسماعيل باشا الى محمد سعيد باشا ، يطلب فيها الاستئذان فى أخذ عوائد على المراكب التى تمر بالبحر الأحمر ، مقابل مصاريف الفنارات التى أقيمت بموقعى الأشرفى والزعفران (١٣١) ، غير أنه لم توجـد اشـارات صريحة لاقرار فرض رسوم عليهما فى عهد سعيد باشا ٠

---

(١٢٧) فريدريكو بنولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ ٠

(١٢٨) د٠ محمد كامل أمين ملش : المرجع السابق ، ص : ٨٧٣ ٠

(★) أكد ذلك ما جاء فى مكاتبة بتاريخ ٢٩ يناير ١٨٦٠ ، حيث أسند الاشراف عليه الى المسيو باركس ، عن : دار الوثائق القومية (E. A.) F.O. 78-1522, No 9 : From Robert, J. Colguhoun to Lord John Russell, Cairo, 29th, January 1860.

(١٢٩) ـ د٠ محمد كامل أمين ملش : المرجع نفسه ، ص ٨٧٤ ٠

ـ فريدريكو بنولابك : المرجع السابق ، ص : ٩٦ ٠

(١٣٠) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ٢٨ ملخصات محافظ ، ترجمة وثيقة رقم ٢٧١ بتاريخ ٧ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ من محافظ السويس الى المعية ٠

(١٣١) ـ : دفتر ٥٣٠ وارد معية تركى ترجمة مكاتبة سايرة بتاريخ ٥ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ من دولة القائمقام اسماعيل باشا الى الأعتاب الدوارية (سعيد باشا) ، ص : ٣٦ ٠

كذلك جاء ذكر فنار الأشرفى فى وثيقة مؤرخة ٩ شوال ١٢٧٩ هـ (١٨٦٣) ، تفيد قيام وابور جدة الى الأشرفى (١٣٢) .

ثم جاء ذكر فنار الزعفرانة فى وثيقة أخرى ، وجاء معه ذكر الفنار الثالث أبى الكيزان (دادلوس Daedalus) ، وذلك فى مكاتبة روبرت كلكهون Robert, J. Colquhoun الى اللورد جون رسل John Russel بتاريخ ٢٩ يناير ١٨٦٠ ، تفيد سفر المسيو باركس فى احدى سفن الشركة المجيدية لاستطلاع موقع فنار أبى الكيزان ودراسة صخور الأعماق ، وأنه قد أسند له أخيرا ادارة فنار «رأس زعفرانة» Zaffranna Cape (١٣٣)

كذلك أشارت وثيقة أخرى بتاريخ ٢٩ رمضان ١٢٧٩ هـ (١٨٦٣) الى أنه قد تحرر لمحافظ السويس بتاريخ ١٨ رجب ١٢٧٩ هـ (ديسمبر ١٨٦٢) بطلب افادة عن سداد مبلغ ١٠ بارات و٩٣٩٩٥ قرشا ،قيمة أخرى وابور قبارى لما قام مخصوص الى فنار أبى الكيزان ، كما تجتمع وثائق أخر فى مأور متعلقة بالفنارات الثلاثة معا (١٣٤) ، وقد وجد من قبل فنار زنوبيا الذى سبق الحديث عنه ، وكانت قد أنشأته لحسابها الشركة الانجليزية الشرقية P & O واشترته مصر فى عهد اسماعيل باشا .

من ثم يمكن القول ، أنه قد وجد بالبحر الأحمر تلك الفنارات الأربعة ومنها الثلاث المملوكة لمصر غير أنه كانت ادارة هذه الفنارات تحت اشراف الشركة الانجليزية P & O وهو الأمر الذى لم يقره اسماعيل باشا بعد توليه الحكم ، فاصدر تعليماته بأن يكون الاشراف للحكومة المصرية ، وتبودلت اثر ذلك مكاتبات متعددة بين الحكومة المصرية والقنصل العام البريطانى فى القاهرة وكذلك الخارجية البريطانية انتهت بما يريده اسماعيل باشا ، ونقلت مهام الاشراف والادارة الى مصر منذ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ (يونية ١٨٦٣) (١٣٥) .

---

(١٣٢) (دواوين الخدمات) : سجل م/٦/٤/٦ وارد المجيدية ، رقم ٢٢٩ بتاريخ ٨ شوال ١٢٧٩ هـ من وكيل السويس الى المدير ، ص : ٢ .

(١٣٣) (الأرشيف الأوربى — Ibid.

(١٣٤) (دواوين الخدمات) : سجل م/٦/١/٥ صادر عربى والرنكى ادارة المجيدية رقم ٣٦ بتاريخ ٦ رجب ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) من المدير الى يعقوب الندى وكيل السويس ، ص : ٥ .

ـ سجل م/٦/٣/٥ صادر عربى الرنكى المجيدية ، بتاريخ ٢٩ رمضان ١٢٧٩ ممن المدير الى محافظ السويس ، ص : ٥٣ .

(E.A.) : F.O., 78-1523, No 154 : From Robert, J. Colquhun to Lord John Russel, Alexandria 25th, November 1869.

(١٣٥) ـ (ديوان معية سنية) : دفتر ٥٣١ اوامر تركى جـ ٢ ، مكاتبة رقم ٢١٩ بتاريخ ٢٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، من المعية الى المالية ، ص : ١٣٣ ، ـ رقم ٤٤ بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ من المعية الى الخارجية ، ص : ١١٧ .

أما فى موانىء البحر المتوسط ، فقد وجد فنار عامل بميناء الاسكندرية أعلى البوغاز الكبير « رأس التين » منذ عام ١٨٤٨ ، ثم استحدثت شركة القناة فنار بورسعيد بين نهايات ١٨٥٩ وبدايات ١٨٦٠ م ، ولكنه كان ذا امكانيات محدودة فهو من الخشب على ساحل البحر ، يضيء لمسافة عشرة أميال فقط (١٣٦) ٠

أما بالنسبة لميناء دمياط فانه على الرغم من أن وثيقة يرجع تاريخها الى محمد على باشا تفيد بوجود منارة بها (١٣٧) ، الا أنه على ما يبدو لم تمتد لها روح التجديد ، وربما كان ذلك لما اعترى هذا الميناء من انفصام عرى سيطرة الحكومة بعد تمزق أجزائه بينها وبين شركة القناة على النحو الذى سلف ذكره فى ظروف قيام النشاط ٠

أما الشمندورات ففى عهد سعيد باشا ورد ذكرها فى وثائق متعددة سواء كان ذلك احلالا وتجديدا لما تتقاذفه الأمواج أو تبليه ، أو انشاء لأخريات ، غير أنه تجدر الاشارة الى أن الاهتمام بها فى عهد سعيد باشا انصرف فى المقام الأول الى موانىء البحر المتوسط ، وربما كان مرجعه وجود الملاحة الشاطئية (*) فى هذا الساحل أكثر من البحر الأحمر ، بالاضافة الى أن نشاط السفن فى البحر المتوسط ، كانت تفوق بطبيعة الحال حركة البحر الأحمر ، من حيث كم وكثافة الدول الموجودة على كلا شاطئيه بالاضافة الى أنه لم تكن قد وجدت قناة السويس كطريق ملاحى يجتذب السفن ٠

وقد جاءت الوثائق المؤيدة لهذا التوجه ، ففى بدايات حكمه ، تشير وثيقة مؤرخة ١٥ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ (أكتوبر ١٨٥٥) الى طلب ناظر البحرية « ارسال باخرة صغيرة الى الاسكندرية لاستخدامها فى نقل البانطون (العائمة) ، الى حيث تقرر وضع العلامات والاشارات فى

---

(١٣٦) ــ فريدريكو بنولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ ٠

ــ د٠ زين العابدين شمس الدين : مرجع سابق ، ص : ٢٩ ٠

ــ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، جـ ٢ ، ص : ٨٧٠ ٠

ــ محمود جلال الدين : مرجع سابق ، ص : ١٥٢ ٠

(١٣٧) دار الوثائق القومية (ديوان خديوى) : دفتر ١٢ اوامر تركى ، رقم ٢٤٥ فى ٢٨ ربيع أول ١٢٣٨ هـ ، ترجمة أمر الى محافظ دمياط بالسماح لربابنة سفن الدول بالصعود على فنارات دمياط لمشاهدة البحر اذا اقتضت الضرورة ذلك ٠

(*) التى تنتقل فيها السفن الصغيرة بين وقرب الشواطىء ، سواء كان ذلك للنزهة أو الصيد أو بعض المعاملات التجارية المحلية ٠

البوغاز (المضيق) وذلك اذا تعذر نقلها عند وقوع عاصفة بحرية بواسطة القوارب ‥ » (١٣٨) ٠

وفى ٢٩ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ (١٨٥٥ م) طلب ناظـر البحرية « ‥ ارسال الباخرة « قاصد خير » لاستخدامها فى نقل المهندسين الذين سيسافرون الى بيلوز ، وفى نصب العلامات والاشارات التى ستنصب فى بوغاز الاسكندرية ‥ ويعرض أنه تقـرر ابقاؤها فيهـا واستخدامها فى أشغال العلامات عشرين يوما ‥ ويستأذن فى استخدام الباخرة « أسيوط » فى هذه الأشغال بعد سفر الباخرة « قاصد خير ‥ » (١٣٩) ٠

وفى وثيقة أخرى بتاريخ ٨ جمادى الأولى ١٢٧٢ هـ (١٨٥٦) تجىء الشكوى من انقطـاع حبـل المركب المخصص لوضع العلامـات فى بوغاز الاسكندرية ، وحسب النص « أن الشمندورة البيضاء الموضوعة بالبوغاز تقطعت حبالهـا من شـدة الأمـواج ، واصطدمت بحجـر جهـة المـكس وغرقت » (١٤٠) ٠

ولعل هذه الاشارات توضح الاهتمام بهذه الأمور ، لكن وكما سبقت الاشارة الى أن الوثائق لم تكشف عن أى تحصيل لرسـوم فى مقـابل النفقات فى عهد سعيد باشا ، ومن ثم كانت تتحمـل الحـكومة اجمـالى مصروفاتها ، ويلاحظ من سياق الوثائق اشراف الميرى على أمورها من خلال ادارة الميناء واشراف البحرية فى الاسكندرية ، ومن خلال محافظ السويس فى البحر الأحمر ، أما بورسعيد فتعنى بأمورها شركة القناة بالاضافة الى الشركة الانجليزية P&O فى فنارات البحر الأحمر الثلاثة ٠

وهكذا بدت الأمور سخاء فى غير موضعه ، حيث كانت تؤخذ نظـير مثل تلك الأعمال رسوم فى الدول الأجنبية (١٤١) ، كمـا بدت متفرقة الاشراف والادارة ، ومن ثم لم تكن ذات سياسات ثابتة ، ولذا بدت نوعا من الاصلاحات غير مكتملة الحلقات ٠

---

(١٣٨) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ٩ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٣٤/٤٨ بتاريخ ١٥ ربيع أول ١٢٧٢ هـ من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى خازن الخديوى ٠

(١٣٩) ــ نفسه : ترجمة الوثيقة رقم ٢٥٥/٦٩ بتاريخ ٢٩ ربيع أول ١٢٧٢ هـ ، من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى كاتب الديوان الخديوى ٠

(١٤٠) ــ : محفظة ١٠ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ٥٨/١٠٣ بتاريخ ٨ جمادى الاول ١٢٧٢ هـ من حافظ مصطفى وكيل ديوان البحرية الى خازن جناب الخديوى ٠

(١٤١) اشارت الى هذا المعنى الوثيقة ذاتها ٠

ــ : دفتر ٥٣٠ معية تركى ، بتاريخ ٥ ربيع ثانى ١٢٧٩ هـ (أكتوبر ١٨٦٢) من دولة القائمقام اسماعيل باشا الى الأعتاب الدوارية ، ص : ٣٦ ٠

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد كان التوسع فى هذه الانشاءات أكثر وضوحا ، وكان الاهتمام بأمورها أكثر تنظيما ، وربما كان ذلك اتساقا مع تطور الحركة البحرية ومواكبة للمشروع الملاحى « قناة السويس » سواء فى المرحلة التى سبقت الافتتاح أو بعد افتتاحها ، وتواصلا مع مظاهر التحديث .

وقد لاح هذا الاهتمام منذ بدايات حكمه ، حيث أصدر أوامره للخارجية والمالية بضرورة العمل على تولى الحكومة ادارة فنارات البحر الأحمر الثلاثة (الزعفرانة — الأشرافى — أبى الكيزان) بدلا من الشركة الانجليزية الشرقية P & O وعلى أثر ذلك تبودلت اللقاءات والمكاتبات بين الجانبين المصرى والانجليزى ، وانتهت بالاتفاق على نقل الاشراف والادارة للحكومة المصرية ، وأرسلت افادات الخارجية بتاريخ ١٨ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) الى محافظ السويس بهذا الخصوص ، ومن بين نصوص مخاطباتها أوامر الباشا المشددة بضرورة مراعاة الدقة وحسن الادارة بما نصه : « .. يتنبه بالدقة حتى لا يقال أن الحكومة ليست جديرة بالادارة » (١٤٢) ..

ولعل نجاحه فى هذا الذى تم ، يذكرنا بمحاولته التى كان قد بدأها فى عهد سعيد باشا ومخاطبته له من أجل تمصير ادارة هذه الفنارات فى ٥ ربيع الثانى ١٢٧٩ هـ (أكتوبر ١٨٦٢) (١٤٣) ، على أن هذا التمصير كان يحاول خلاله مجاراة ما يتم فى أوروبا ، ويكشف عن ذلك أمره الى الخارجية بتاريخ ٢٤ ربيع الثانى ١٢٨٠ هـ (أكتوبر ١٨٦٣) الذى تضمن ما نصه « .. يلزم الاطلاع على النظم المعمول بها ببلاد أوربا لادارة هذه الفنارات وتطبيق ما يوافق عنها على فنارات البحر الأحمر التابعة للحكومة .. وذلك لربط ايراداتها وتحصيلها من السفن على وجه العدل .. » (١٤٤) .

ولعل هذه الوثائق المبكرة تكشف عن نهج اسماعيل باشا ازاء هذه المشروعات ، فهو يرى أنه يمكن للكفاءات المصرية القيام بما يؤديه الأجانب ، كما أن الانفاقات عليها تقابلها ايرادات ، واشراف الحكومة لازمة من

---

(١٤٢) — (ديوان معية سنية) : دفتر ٥٣١ معية تركى ج ٢ ، ترجمة مكاتبة رقم ٢١٩ بتاريخ ٣ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (١٨٦٣) من المعية الى المالية ، ص : ١٣٢ .
— رقم ١٤٤ بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ من المعية الى الخارجية ، ص : ١١٧ .
(١٤٣) — دفتر ٥٣٠ معية تركى بتاريخ ٥ ربيع الثانى ١٢٧٩ هـ (أكتوبر ١٨٦٢) من دولة القائمقام اسماعيل باشا الى الاعتاب الدوارية ، ص : ٣٦ .
(١٤٤) د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية .. ، ص : ٣٩٥ .

الزوميات ابراز شخصية مصر فى عالم الملاحة ، أما الاقتداء باوروبا فهــو ضرورة من ضرورات التطور وربما يسهم هذا مع ما عرض له الباحث من ظروف عهده وشخصيته فى فهم سر التوسع بعد ذلك فى انشاء الفنارات ، حيث ذكر البعض أنه تم فى عهده انشاء خمسة عشر فنارا (١٤٥) .

فبالنسبة للبحر الأحمر ، نجد بالاضافة الى الفنارات التى تم انشاؤها فى عهد سعيد باشا ، أنشئ فنار السويس قبل عام ١٨٧٠ (١٤٦) ، ثم انشـــاء فنارين فى رأس غـارب وآخـــر فى رأس الغريب جنـــوب السويس ١٨٧١ (١٤٧) وفى ٧ رمضان ١٢٩٠ هـ (٢٨ أكتوبر ١٨٧٣) أعلنت رياسة تفتيش عموم الليمانات والفنارات ، عمـا أشعرت به نظارة الخارجية جميع قناصل العموم بتاريخ ٢٠ أكتوبر ١٨٧٣ « أن الشمندورات التى هى علامة على الشعب الذي يقال له نيويورق بالبحر الأحمر ، سيغير محلها بوضع الفنار المتحرك الثابت الضياء الراسى الى جانب تلك الشعب ابتداء من ٣١ ديسمبر تلك السنة ، فعلى أرباب السفن المـرور بهـا من غرب الفنار المذكور » (١٤٨) ، وترجح أن هذا الفنار هو الذى غناه سرهنك « رأس الأخوين » وأرجع انشاءه الى عام ١٨٧٣ (١٤٩) .

وقد سبق القول أنه تم شراء فنار زنوبيا الذى كان مملوكا للشركة الانجليزية P & O فى مارس ١٨٧١ .

أمـا فنـار « الوجه » ، فقد نشرت الوقائع بتاريخ ١٩ ربيع الأول ١٢٩٢ هـ / ٢٥ أبريل ١٨٧٥ ما سبق ابلاغه من نظارة الخارجية الى قناصل عموم الدول من أنه ابتداء من يولية ١٨٧٥ « سيجرى ترتيب فنار أبيض

---

(١٤٥) — Crouchely, A. E. : Op. Cit., p. 117.

— Sammarco, A : Op. Cit., p. 279.

(١٤٦) — Regny, E : Op. cit., Tome 1, pp. 37, 38.

(١٤٧) تختلف الوثائق المنشورة والمراجع فى تناولهما حيث يرد كلاهما على انه فقط الذى تم انشاؤه ولم يحدث أن اجتمعا معا .

— د. أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص : ٢٤٤ .

— د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ص : ٧٢٦ ، ٧٢٧ .

— د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية .. ، ص ، ص : ٣٩٣ ، ٣٩٧ ، — د. مجيد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، جـ ٢ ، ص : ٨٧٤ .

— Ibid, Tome 3, p. 76.

— الوقائع المصرية : العدد ٤٣٤ بتاريخ ١٦ رمضان ١٢٨٨ هـ/٢٨ نوفمبر ١٨٧١ .

(١٤٨) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٢٢ وقائع ، مستخرج عن الوقائع المصرية العدد : ٥٣١ بتاريخ ٧ رمضان ١٢٩٠ هـ/٢٨ اكتوبر ١٨٧٣ .

(١٤٩) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص ص : ٢٨٤ ، ٢٨٥ .

ثابت لا يضطرب في شرقي ساحل مدخل ليمان (*) الوجه الواقع فى ٢٦ درجة ، ١٢ دقيقة ، ٤٥ ثانية فى العرض ، وفى ٢٦ درجة ، ٢٨ دقيقة من طول شرقى ، ٠٠ وارتفاع الفنار من سطح البحر المستوى يكون ١٠٦ بالقدم الانجليزى ، ويرى نوره من مسافة أربعة عشر ميلا ، وبعد تنويره تأخذ ادارة الفنارات العوايد الرسمية عن كل تونيلاطه من كل سفينـــة تدخل هذا الليمان عشرين نصف فضة » (١٥٠) ٠

ولما ضم ميناء بربرة للادارة المصرية ، اهتمت باقامة فنار به ، قدرت تكاليف المهمات اللازمة له بمبلغ ١٣٢٤ ليرة ، كما بنيت محال لسكنى خدم هذا الفنار ، وقدرت مصاريف هذه المبانى بمبلغ ٤٠٢ ليرة ٠

وفى ذات الاطار من الاهتمام بانشاء الفنارات خارج الموضع الجغرافى، تقرأ عن مشروع لانشاء فنار فى سواكن (١٥١) ، كذلك مشروع آخر عام ١٨٧٨ لانشاء فنار فى رأس جردفون ، رأس بعثته الكولونيل الامريكى جريفز Graves لم يتم لانتهاء حكم اسماعيل باشا (١٥٢) ٠

أما بالنسبة للبحر المتوسط ، فانه بالاضافة الى ما سبق تناوله فى عهد سعيد باشا ، فقد جاءت أخبار الفنارات التى تمت فى عهد اسماعيل باشا بالنسبة اللاسكندرية ، انشاء فنار روسيتى Rosette عام ١٩٧٠ ٠ وهو فنار ملاحى خاص ، ثم كان الاعلان فى الوقائع بتـــاريخ ٢١ رجب ١٢٨٩ هـ / ٢٤ سبتمبر ١٨٧٢ م (١٥٣) ٠٠ الابلاغ عن فنار البحر ذى النـــور الأحمـــر الذى سيوقد ابتـــداء من ٢١ من هذا الشهر فى نهاية رصيف بحر بريزلام (*) المنشأ البنـــاء بليمان الاسكندرية » ٠

(★) ليمان كلمة تركية ، ذكر الانسى ان اصلها أفرنجى وتعنى مرفامرسى ساكن ، ويقال ليمان ريس أى رئيس الميناء ٠
ـ محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٤٩٧ ٠

(١٥٠) الوقائع المصرية : العدد ٦٠٣ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٩٢ هـ/٢٥ ابريل ١٨٧٥ ٠

(١٥١) ـ د٠ شوقى الجمل : سياسة مصر ٠٠ ص : ٣٠٤ ، ـ الوثائق ٠٠ ، ص : ٣٩٤ ٠
ـ د٠ محمد صبرى : مصر فى افريقيا الشرقية « هرر وزيلع وبربرة ، مطبعة مصر ، القاهرة ١٩٣٩ ، ص : ٤٢ ٠
— Ibid, p. 76.

(١٥٢) د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٧٢٣ ـ ٧٢٥ ٠

(١٥٣) كان يتم تأجير بعض المراسى الخاصة وبعض السفن ومنها روسيتى
— Ibid, Tome 2, p. 55.

(★) سبق شرحها وهى حاجز للأمواج وتكتب هذا جريا على اللفظ الفرنسى بريزلام Brise-Lames ويقابلها كمعنى بالانجليزية Breakwater .

وقد أضاف الاعلان ذاته « أن هذا الفنار يوقد من أجـــل الاخطار بالأخطار من غروب الشمس الى الصباح ، وهو يرى من مسافة ستة أميال، وفى النهار ينشر عليه علم أحمر ، وكيفية نصبه وارتفاعه عن سطح البحر وسائر صفاته وتفصيلاته موضحة بالاعلان المطبوع المحرر من مكيلوب بك مفتش عموم الفنارات الى طائفة الملاحين » (١٥٤) ٠

كان متبعا الاعلان بشكل موجز فى الوقائع عن تلك الانشاءات ، أما التفاصيل فكانت تسلم الى ربابنة السفن وتبلغ الى قناصل العموم لابلاغ سفنهم البحرية العاملة،وكانت هذه البيانات تشمل تفاصيل موقعه بالنسبة للميناء وخطوط الطول ودوائر العرض ، ثم عدد ولون الأنوار ، ونوع النور ومدة الدورة للنور أو المجموعة ، المسافة بالأميال التى يرى فيهـا النور عندما يكون الجو صافيا ، الصورة التى يبدو عليها وصف الميناء بالفنار من البعد ، الارتفاع بالقدم من أعلى حد تصله المياه ، سـنة البنـاء أو التغيير ، نوع الفنار ودرجته بعض الملاحظات الأخرى (١٥٥) ٠

وقد أجريت بعض التعديلات لهذا الفنار ابتداء من أبريل ١٨٧٦، ترتب عليها ابطال الفنار السابق الذى كان ضوؤه الأحمر غير ثابت ، ليحل محله هذا الفنار الجديد ذو الضوء الأحمر الثابت (١٥٦) ، وهذا الاحلال ، لم يكن انشاء جديدا حسبما ذكر البعض تاريخ انشاء فنار نهاية جنـوبى. غربى بريزلام بعام ١٨٧٦ (١٥٧) ٠

كما سبق اجراء تجديدات مماثلة ١٨٧٠ فى فنار الاسكندرية القديم (المنشىء عام ١٩٤٨) ، ليصبح « نوره أبيض من الرتبة الأولى ، وفى كل عشرين ثانية يتوارى ، ويكون مرتفعا عن ارتفاع سـطح البحر المتوسـط نحو ٥٥ مترا » (١٥٨) ٠

---

(١٥٤) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٢٢ وقائع (ملف موانىء ومنائر) ، مستخرج الوقائع المصرية : العدد : ٤٧٥ بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٩ هـ/٢٤ سبتمبر ١٨٧٢ ٠

(١٥٥) ـ فريدريكو بنولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ ٠

ـ د٠ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، ج ٢ ، ص ـ ص : ٨٧٠ ـ ٨٧٥ ٠

— Ibid Tome 1, pp. 76-77.
Tome 2, pp. 55, 56.
Tome 3, p. 76.

(١٥٦) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محافظة ٢٢ وقائع (ملف موانىء ومنائر) مســـتخرج من الوقائع المصرية العدد ٦٤٨ بتاريخ ١٦ صفر ١٢٩٦ هـ/١٢ مارس ١٨٧٦ ٠

(١٥٧) فريدريكو بنولابك : المرجع السابق ، ص : ٩٦ ٠

(١٥٨) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٣ تلغرافات ، مستخرج من الوقائع المصرية : العدد : ٣٤٣ بتاريخ ٢ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ/٣ فبراير ١٨٧٠ ٠

وبالاضافة الى هذا فقد نشر الخبر ذاته بيان الفنارات البحرية المزمع انارتها بامتـــداد السواحل المصرية فى رشـيد ، البرلس ، دميـاط ، بور سعيد ، وذكر أن فنار رشيد نوره من الرتبة الثانية ، وفى كل عشر ثوان يتحول لونه من البياض الى الحمرة وبالعكس ، وكان هـذا الفنـار أسود اللون على ثلاثة أعمدة بيضاء ، وارتفاعه ٥٤ مترا وعشرة سنتيمترات ·

وأما فنار البرلس ، فنوره أبيض ثابت من الرتبة الأولى ، وشـكل الفنار أحمر على ثلاثة أعمدة مسبوكة مصبوغ أوسطها باللون الأحمر ، والشرقى منها بالأبيض ، والغربى أسود اللون ، وارتفاع الفنار ٥٤ مترا وثلاثون سنتيمترا ·

وأما فنار دمياط فقد كان فى مصب النيل ، ونوره أبيض من الرتبة الثانية يتوارى بعد كل دقيقة ، أما شكل الفنار فهو أبيض اللون وأعمدته منقوشة بالنقوش البيضاء والسوداء ، ووضعه فى مقدار عشرة أقدام ، ونوره فى ارتفاع ٥٤ مترا وثلاثون سنتيمترا ·

وأما فنار بور سعيد ، فقد ورد أنه كهربائى ، يضىء كل ثلاث ثوان، وهو بارتفاع ٥٤ مترا ، والفنـــار لونه مائى صـــاف ، مصــنوع من الخراسان (١٥٩) ·

ومن خلال مقارنة تواريخ هذه الانشاءات التى جاءت بالوقائع عن الاستعدادات يونية ١٨٦٩ وعملها الفعلى فبراير ١٧٨٠ ، يتضـح أنهـا تخترف عما ذكره البعض عن ذلك بعامى ١٨٦٨ ، ١٨٦٩ (١٦٠) ·

كذلك تم انشاء فنارى العمايدة قرب برج العرب ١٨٧٣ ، والقبارى عام ١٨٧٧ (١٦١) ·

---

(١٥٩) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٢٢ وقائع ، ملف موانى ومنائر ، مستخرج عن الوقائع العدد : ٣٠٦ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٢٨٦ هـ/٢٨ يونية ١٨٦٩ عن استعدادات بالبرلس ·

(١٦٠) راجع منها : ـ فريدريكو بتولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ ·

ـ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص · ٣٧٩ ، ـ السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٢ ·

(١٦١) فريدريكو بتولابك : المرجع نفسه ، ص : ٩٦

— Regny, E : op. cit., Tome 3, p. 76.

وهذا جميعه يبرز ما بذل لتحسين الملاحة بسواحل البحر المتوسط ، والمرجح أن ذلك التوسع كان بسبب معاصرة افتتاح قناة السويس ولمواجهة الحركة المتزايدة ، بالاضافة الى تحسين الموانيء فى هـذا الساحل وحتى لا تستقطب قناة السويس منها أنشطتها وخاصة الاسكندرية .

ولم يكن انشاء الشمندورات أو تجديدها بعيدا عن الاهتمام ، حيث سبق ذكر مثال لها فى البحر الأحمر وها هو مثال آخر لما كان فى البحر المتوسط ، ففى ١٠ رجب ١٢٨٩ هـ (١٨٧٢) صـــدر الأمر الى المجلس الخصوصى بتحصيل « عـــواد بكل مركب تمر بالميـاه ببوغاز الغربيـة (بالاسكندرية)، باعتبار القدم الانجليزى قرشين ، وذلك نظير الشمندورات التى كلفتهم البحرية ، ووضعتهم علامات بذلك البوغاز » (١٦٢) .

أما بالنسبة للادارة ، فانه لما كانت مثل تلك الانشاءات ، تستدعى وجودة ادارة تشرف عليها ، من حيث الاجراءات الفنية والادارية والأمنية ، لذا صدر الأمر بضم فنارات البحر الأحمر التى كانت تشرف عليها الشركة الشرقية P & O الى الحكومة المصرية بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ (يونية ١٨٦٣ م) ، وعليها تشغيلهم عن طريق محافظ السويس (١٦٣) .

وفى الاسكندرية كانت ادارة ميناثها هى المسئولة ، وقد ذكر الدكتور أحمد عبد المنصف محمود « انه فى عام ١٨٦٨ ، لمـا قرب الانتهاء من حفر قناة السويس .. شكلت الحـكومة ادارة خاصة أسـندت برئاستها الى ميكلوب بك (باشا) ، أحد ضباط البحرية الانجليزية » (١٦٤) ، وكان ناظرا المدرسة البحرية بالاسكندرية .

ومن المرجح أن هذه الادارة كانت تتبعها فنارات دمياط ، البرلس ، رشيد ، تاسيسا على ما ذكره سرهنك الى أن ضم اليها ميناء الاسكندرية ١٨٧٠ (١٦٥) ، فأصبحت تعرف منذئذ بمصـلحة الليمانات والفنـــارات المصرية ، ورأسها ميكلوب باشـا (١٦٦) ، ثم ضـم مينـاءا بور سعيد والسويس فى جمادى أولى ١٢٩٠ هـ (١٨٧٢ م) ، ومنذئذ أصبحت تتبعها

---

(١٨٤) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ١٩٤٣ أوامر ، رقم ٣٨ بتاريخ ١٠ رجب ١٣٨٩ هـ ، أمر كريم من عابدين الى المجلس الخصوصى ص : ١٧ .

(١٦٣) ــ : دفتر ١٩٠٤ أوامر ، رقم ١١ بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ أمر كريم الى محافظ السويس ، ص : ٥١ .

(١٦٤) ــ : محفظة ٢ أوامر معية سنية ، ملف أوامر مالية وادارية ، وثيقة رقم ٣٨ بتاريخ الجمعة ١٠ رجب ١٢٨٩ هـ (١٨٧٢) موافقة الخديوى على قرار المجلس الخصوصى .

(١٦٥) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٤ .

(١٦٦) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص : ٢٨٤ .

مصلحة خفر السواحل ، التى كانت تتضارب اختصاصاتها مع مصلحة الليمانات قبل ذلك .

وقد كانت مصلحة خفر السواحل تشرف على فنارات البحر الأحمر قبل ضمها « منذ جمادى الأولى ١٢٨١ هـ (١٨٦٤ م) وكان يرأسها الضابط الانجليزى جيسنى Gessi (١٦٧) ثم رأسها بعد ضمها الى اللیمانات والفنارات موريس بك من ضباط البحرية الانجليزية أيضا .

وقد صدر بعد ذلك أمر بفصل المصلحتين بناء على اقتراح مكيلوب ، وتم ذلك فى محرم ١٢٩١ هـ (فبراير ١٨٧٤ م) ، ويبدو أنه استقل بالفنارات (السواحم) ، لأن ميكلوب شارك بعد ذلك فى الحملات الاستكشافية لمواقع الفنارات بالساحل الافريقى حتى عام ١٨٧٥ وهو بهذه الصفة وبعد وفاته رأسها موريس باشا ، أما ميناء الاسكندرية فقد تولاه الأميرال بلونفلد (١٦٨) .

وكما سبق القول فان هذا الميناء خضع – بعد تقرير جوش وجوبير G & J – للجنة مختلطة ، أما مصلحة الفنارات وحسبما جاء فى الأمر العالى ١٠ ديسمبر ١٨٧٨ فانها « من المصالح القائمة بذاتها وتتبع مجلس النظار » (١٦٩) .

وفى الوقت الذى تشهد فيه مسئولية الميناء عن الشمندورات الواقعة فى نطاقه ، فان المسئولية عن المواقع البعيدة كانت تقع مع مسئولية الفنارات على مصلحة الفنارات ، منذ كونها ادارة أو بعد تحولها الى مصلحة الليمانات والفنارات ثم فصلها ثانية ، وكان منوطا بها كما وضح من العروض السابقة ، دراسة مواقع الفنارات المزمع انشاؤها ومتابعة تنفيذها وتشغيلها، وتدبير ما يلزم لها من حراسات أمنية أو أمور فنية ، وكذلك اجراء الصيانات والتجديدات والتفتيش الدورى للوقوف على احتياجاتها،مع تحصيل الرسوم المقررة التى تصدر بها الأوامر الخديوية ، ومتابعة التعامل مع السفن بالشروط المقررة ، واخطارها مع قناصل الدول بما يستجد من أمور واجراءات ، وقد كانت تراعى فى ذلك المتبع فى الدولة العثمانية ..

---

(١٦٧) د. شوقى الجمل : سياسة مصر .. ، ص ص : ٣٠٥ ، ٣٠٦ ، – الوثائق السياسية .. ، ص ، ص : ٣٩٦ ، ٤٠٠ .

(١٦٨) د. شوقي الجمل : الوثائق السياسية .. ، ص : ٤٠٠ .

(١٦٩) – حسن محمد درويش : الوزارات المصرية فى ظل حكم الأسرة العلوية ، الجزء الأول ، مطبعة الابتهاج ، مصر ط ١/١٩٢٤ ، ص : ٢٣ .

– فؤاد كرم : النظارات والوزارات المصرية ، الجزء الأول ، مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، دار الكتب ، القاهرة ، ١٩٦٩ ، ص : ٨ .

وبالنسبة للرسوم ، فقد قررت حسب حمولات السفن كل تونيلاطة « أربعة قروش وخمسة وثلاثون بارة » (١٧٠) ، بما يغطى ٦٪ سنويا من تكاليف الفنارات ، وتلك التكاليف قدرها البعض بنحو ١٧٠٠٠٠ جنيه والبعض بنحو ١٨٨٠٠٠ جنيه (١٧١) ، والبعض الآخر نحو ١٩٠٠٠٠ جنيه ٠

وهذا جميعه يبرز مدى ما تكلفته مصر فى هذه الانشاءات ، وهذه الرسوم كانت تعوض نسبة من تكاليفها ، ومن المرجح أن تلك النسب(★) قد بدأ اقرارها منذ المحرم ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٦ م) ، ويبدو أنه كان يتم تجديدها سنويا ، حيث طلب من السويس ـ فى ذات العام ـ كشف آخر عن حمولة كافة الوابورات والسفن الصادرة والواردة بالبحر الأحمر مدة سنة أخرى ابتداء من يناير ١٨٦٧ (١٧٢) ٠

ولما كانت هذه الرسوم تحسب على أساس الحمولة بالتونيلاطة ، لذا صدرت لائحة رسوم للفنارات من الدولة العثمانية ، لكى يتم العمل على أساسها فى سائر الولايات ، وكانت من ثمانى مواد تضمنت أن يكون الحساب على أساس تونيلاطة الدولة العلية التى هى عبارة عن « سبعماية اثنين وتسعين أوقة » ،وي حتم على قبودانات السفن دفع الرسوم بموجب سندات يؤخذ نصفها ويبقى النصف الآخر المشابه مع مأمور الفنار ، ومن لا يدفعها يعتبر متهربا يضاعف عليه الرسم الذى كانت تراعى فيه المسافات بين فنارات الممالك الشاهانية ، والسفن التى لا تطيع الأوامر ولا تدفع ، يصير التحقيق معها بمعرفة المأمورين ، ويتقرر دفعها الرسم المقرر وخمسة أمثاله ، مع اخطار قنصل الدولة التابعة له اذا كانت أجنبية ، على أن يتم

---

(١٧٠) جورج جندى بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ١٨٣ ٠

(١٧١) ـ د٠ أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص : ٢٤٩ ، ـ د٠ أحمد عبد الهادى : نهضة البحرية التجارية فى عهد اسماعيل « اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته » ، ص : ١٥٤ ٠

ـ جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٦٣ ٠

ـ السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٣ ٠

(★) أورد البعض أن قيمة الرسوم كانت أربعة قروش وخمسين فضة وهى على هذا الأساس تقابلها خمسة قروش و ١٠ بارة (فضة) ، حيث القرش = ٤٠ بارة (فضة) ، ومن ثم يرجع الخطأ النقلى للكسور « السيد دياب ، مرجع سابق ، ص : ٢١١ ، عن : د٠ شوقى الجمل : سياسة مصر ، ص : ٣٠٥ » ، وقد نشر د٠ شوقى الجمل الوثيقة المذكور بها أربعة قروش وخمس وثلاثون بارة فى مرجعه : الوثائق السياسية ٠٠ ، ص : ٣٩٧ ، وورد نفس الرقم فى الأصل ٠

(١٧٢) دار الوثائق (المجلس الخصوصى) : دفتر ٤٧ قرارات المجلس الخصوصى قرار رقم ٨٠ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٨٥ هـ ، ص : ٨٧ ٠

بخصم ٤٠ ٪ من إجمالي الحمولة نظير الماكينات ومخزن الفحم بالسفينة ، وكذلك تنزيل خمسة قروش من كل مائة قرش للسفن معتادة المرور والبريدية » (١٧٣) ٠

لكن وعلى الرغم من ذلك كانت تحدث بعض حالات الاستثناء ، مثلا حين قرر المجلس الخصوصي « عدم فرض هذه العوائد على سفن القرصان (*) ، سواء كانت تابعة للحكومة أو الدولة المتحابة » (١٧٤) ، كذلك أن تعفى السفن التجارية المصرية نظير قيامها بمهام خاصة للفنارات مثلما حدث مع الشركة العزيزية المصرية من اعفائها من رسوم الفنارات عند تخصيص سفنها لأشغال الفنارات (١٧٥) ، أو أن تحول ظروف خارجة ناتجة عن تدخل حكومات الدول دون تحصيلها ، مثلما حدث مع السفن التجارية المصرية للشركة العزيزية التى استأجرتها الحكومة البريطانية فى النقل ابان الحرب الحبشية ١٨٦٧ ــ ١٨٦٩ (*) ، حيث كان ضمن المطلوب للشركة أربعة آلاف جنيه مصرى رسوم فنارات ، ولما كان ديوان المالية يطالب الشركة بسدادها فانها طالبت القنصل البريطانى حتى تسددها حكومته ، ولكن الحكومة البريطانية لم تستجب لطلباتها وكان رد اللورد جرانفيل Granvil على قنصل دولته ، أن الشركة العزيزية ليس لها حق فى طلب ذلك ، لأنه فى وقت الحرب الحبشية لم تكن تؤخذ عوايد للفنارات ، وحسبما جاء فى الوثيقة « ٠٠ أنه يصير رفع الأربعة آلاف المذكورة ٠٠ وأن تقدير العوايد هذا حصل بعد الواقعة المذكورة بكثير ،

---

(١٧٣) ــ (دواوين الخدمات) : محفظة قومبانية عزيزية دون رقم عنوانها « رسوم الموانى والفنارات) ، ترجمة من التركية لتعليمات وبيان الرسوم المعينة للفنارات التى صار وضعها وايقادها بالممالك المحروسة ٠

(★) بالطبع كانت القرصنة عملا عدائيا ، وقد حرمت هذه الأعمال دوليا منذ بدايات القرن ، ومن ثم ينصرف هذا المعنى على سفن التفتيش ، وكانت مهامها تقوم على مياغتة السفن التجارية وغيرها للتفتيش على الرقيق ومخالفات التجارة البحرية والنقل ٠

(١٧٤) دار الوثائق القومية (المجلس الخصوصى) : دفتر ٤٧ قرارات المجلس الخصوصى : رقم ٨٠ بتاريخ ١٢٩٠ هـ ، قرار المجلس ، ص : ٨٧ ٠

(١٧٥) ــ (دواوين الخدمات) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٧ ــ ١٨٦٩ ، قرار المجلس رقم ٥٦ بتاريخ ١٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (١٨٦٩) ٠

(★) نشبت تلك الحرب بين بريطانيا والحبشة ١٨٦٧ ــ ١٨٦٩ ، اثر تعرض المبشرين الإنجليز للأذى والأسر من جانب « تيودور » نجاشى الحبشة ثم أسره البعثة السلمية التى ارسلت للتفاوض معه وتخليصهم ، وقد انتهت هذه الحرب بموقعة « مجدالا » فى ١٠ أبريل ١٨٦٨ بهزيمة الأحباش ومقتل تيودور ٠

للمزيد : د٠ فاروق أباظة : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٣٥٧ ــ ٣٦٥ ٠

فلا حق في طلب ذلك من دولة الانكليز الفخيمة » (١٧٦) .

وقد كانت هذه المبررات الانجليزية مجافية للحقيقة ، لأنه اذا كانت الحرب الحبشية قد نشبت في سبتمبر ١٨٦٧ ، وانتهت في ابريل ١٨٦٨، فان الشواهد تكشف أن فرض الرسوم كان في عام ١٨٦٦ وهذا يوضحه قرار المجلس الخصوصي في طلبه كشوف عن حمولات وبيانات السفن الواردة والخارجة ليتم تقدير رسومها ١٨٦٧ ، وأصبح تحصيل هذه الرسوم بانتظام عام ١٨٦٨ ، وهذه الرسوم كانت حسبما سبق الإشارة لذلك بواقع أربعة قروش وخمس وثلاثين بارة منذ ابتداء اقرارها في المحرم ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٦) ، ولكن يبدو أن المغالطات البريطانية كانت تناور بكل ما من شأنه ضياع الأموال المصرية ، وبمعنى أدق تحقيق صالحها على حساب الخزانة المصرية ، لأنه لم يكن أمام العزيزية سوى الاستناد إلى هذه المغالطة أو الذريعة الانجليزية ولم يجد ثمة جهد ، وضاعت أربعة الآلاف الجنيه رسوم الفنارات .

ومع افتتاح القناة واهتمام الدول بالملاحة عبر الموقع الجغرافي المصري برسوم قليلة ، تدخل القناصل وتم تخفيض الرسوم ، وقد وضح ذلك في الأمر الصادر الى ناظر الداخلية شريف باشا بتاريخ ١٩ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ (يولية ١٨٧٠) بالموافقة على مذكرة الداخلية بشأن قرار جمعية القناصل بأن تكون عوايد الفنارات في البحر المتوسط ٣٠ بارة أسوة بالدردنيل ، وعوايد فنارات (منابر) البحر الأحمر قرشين(*) ، على أن تجوز زيادة تلك العوائد (١٧٧) .

ويرجح أنه صار منذئذ ضرورة اخطار قناصل العموم بالرسوم حتى يتم اقرارها واعلانها بالوقائع الرسمية ، حيث كان يشار الى ذلك الاخطار وتاريخه عن طريق الخارجية ، وما كان ذلك الا دليلا على تزايد نفوذ القناصل ، اذ أن مصر هي التي كانت تنفق على الفنارات والشمندورات وغيرها من علامات الارشاد ، كما أنها كانت أخبر بانفاقاتها وما تتطلبه مستلزمات هذه الانشاءات ، وبالتالي فان أي تدخل لتخفيض الرسوم

---

(١٧٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات) : محفظة عزيزية « حجج شرعية ومكاتبات ١٨٦٧ ـ ١٨٨٤ » ترجمة وثيقة رقم ٩ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٨٧ هـ (١٨٧٠) من محمد شريف باشا الى ديوان المالية .

(★) يرجح وجود ثمة تفاوت في امكانيات كل فنار ، لأنه كان رسم فنار الوجه ٣٠ بارة من قبل ، أو أنه ارتبط بتشجيع الملاحة .

(١٧٧) ـ (ديوان معية سنية) : دفتر ٥٨٣ أوامر تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٣ بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٢٨٧ هـ ، أمر كريم الى ناظر الداخلية شريف باشا ، ص : ٥٢ .

يزيد من أعبائها المالية ٠ ولكن هذه الأمور تمثل فصلا من تواطؤ ادارة مصلحة الفنارات أو الليمانات والفنارات ، وهى ادارة أجنبية مع بنى جنسها على حساب مصر وقبولها التخفيضات دون دفاع عن الميزانية المصرية ، ولم يقف الأمر عند هذا الحد ، بل كانت هذه الادارة تقوم بتسريب ميزانية الليمانات والفنارات (بصفة شخصية) الى القناصل ، ليخطروا بها حكوماتهم ويبحثوها ، كما هو واضح من مكاتبة فيفيان Vivian الى جرانفيل وتاريخها ٣١ مايو ١٨٧٣ وكان ضمن فقراتها « ٠٠ تقوم الحكومة المصرية حاليا باصدار ميزانية مصلحة الموانى والمنابر ، وذلك كما قيل بغرض زيادة العوائد والتى تصل الآن الى ٣٠ بارة للطن الواحد حتى ٨٠٠ طن ، وتكون ١٥ بارة للسفن التى تزيد عن هذه الحمولة ، ولا شك أن أى زيادة ستثير معارضة من الشركات ، ومن أصحاب السفن البريطانية التى تعمل فى نقل التجارة مع هذا القطر ٠٠ وعندما تنشر الميزانية رسميا وترسل الى ممثلى الدول هنا للحصول على موافقتهم ، فسيساعدنا كثيرا عند مناقشتها ، لو أمكن تزويدى بواسطة المسئولين فى الوطن بملاحظتهم عن مختلف النواحى المبينة بهذه الميزانية التى أرفق صورة منها مع هذه الرسالة ٠٠ » (١٧٨) ٠

ثم يضيف النص ذاته أن هذه الميزانية التى يرسلها قبل اعلانها الرسمى « ٠٠ أعطانى صورة منها بصفة شخصية الكابتن مكيلوب من ضباط البحرية البريطانية الملكية ، والذى يشغل منصب مدير عام مصلحة المنائر ٠٠ » ، وعلى الرغم من أن هذه المكاتبة لا تنكر الجهد الذى بذلته الحكومة فى عمل الفنارات ، فتعلق على هذه المشروعات بقولها « ٠٠ هذه المنائر تعمل بشكل يدعو الى الاعجاب ، وأن الساحل مضىء جيدا بما لا يقل عن أى ساحل فى أوروبا ٠٠ » (١٧٩) ، فان الهدف الرئيسى من هذه المكاتبات كان البحث عن السبل التى يمكن عن طريقها تخفيض الرسوم المقررة ، دون مراعاة لما أنفقته الحكومة المصرية على هذه الانشاءات رغم تزايد ديونها وسوء حالتها المالية ، وهذا يبرز الخطر الذى كمن فى تواطؤ الأجانب مع بعضهم البعض على حساب مصر ٠

وعامة فان تواطؤ ميكلوب هذا ، لم يكن بالشىء الجديد على السياسة البريطانية التى اهتمت منذ وقت مبكر بالملاحة والموقع الجغرافى المصرى ، ولم يكن ميكلوب الا حلقة من حلقاتها ، واذا كانت معاهدة بالطةليمان١٨٣٨

---

(١٧٨) رسالة من فيفيان الى جرانفيل بتاريخ ٣١ مايو ١٨٧٣ F.O. 78, 2286, No. 1.
عن : د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، هامش (١) ص ، ص : ٧٢٥ ، ٧٢٨ ٠
(١٧٩) د٠ أحمد عبد المنصف محمود : نفس المرجع والصفحات ٠

قد ارتبطت فى ظروفها بصراعات الشركات البحرية ، فان التلازم بين الاقتصاد والسياسة ظل مستمرا فى السياسات الأجنبية ، وان كان ذلك قد وضح بين بريطانيا وفرنسا على وجه الخصوص فى عهد سعيد باشا حيث فترة البحث ، وبالنسبة للفنارات واهتمام بريطانيا بها ، فان الحلقة التى سبقت تولى ميكلوب شئونها ، كانت فى الواقع فى عهد سعيد باشا ، وذلك تأسيسا على ما يورده الدكتور فاروق أباظة من أن انشاء فنارات البحر الأحمر كانت تدور فى أذهان حكومة بومباى ، وقد كان أحد موظفيها ويدعى « لونسدن Lunsden » فى اجازة مرضية قضاها فى لندن ، وقد انتهز فرصة وجوده هناك ، واقترح على حكومته اقامة أربعة فنارات الأول عند مدخل السويس ، والثانى فى شدوان ، والثالث فى وسط البحر الأحمر عند دادلوس Daedalus Shoal والرابع وهو أهمها جميعا فى جزيرة بريم ·· » (١٨٠) ·

وحيث ان ذلك كان فى يناير ١٨٥٧ ، وحسبنا أن الثلاثة الأول قد أقيمت بالفعل فى أماكنها باستثناء ثانيها الذى كان فى موقع قريب ، أما الرابع فيرجح انه الذى امتلكته بريطانيا « فنار زنوبيا » ، بينما امتلكت مصر الثلاثة الأول ، ولكن ادارتها كانت تحت اشراف الشركة الشرقية P & O الى أن تم تمصيرها فى عهد اسماعيل باشا ، ولكن هذا الاجراء يفسر والى حد كبير ما ذكر حول الصراع الأنجلو فرنسى حول مصر ، وما كانت الفنارات الا منارا لرؤى البحار فى وقت احتدام الصراع الملاحى اثر مشروع قناة السويس وفى مقابلها السكك الحديدية (الاقتراح الانجليزى) والتى يمكن أن نضيف لها الفنارات ، وازاء ذلك يرجح تعرض سعيد باشا وهو الفرنسى التوجه لضغوط من قبل الحكومة البريطانية – التى تتبنى نشاط شركاتها الملاحية – من أجل الحصول على امتياز الانشاء ، ومن ثم توصل الطرفان الى حل مقبول ، أنشأ بموجبه الفنارات التى امتلكها ، بينما أشرفت على ادارتها الشركة الانجليزية ·

وحتى تكتمل أو تتوالى حلقات السياسة البريطانية ، كان حرصها بعد أيلولة ادارة هذه الفنارات الى الحكومة المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، أن يتولى الرئاسة الاشرافية سواء بالنسبة لمصلحة خفر السواحل أو الليمانات والفنارات شخصية بريطانية ، وهو ما تم بالفعل وقبله اسماعيل باشا ، وفسر البعض حرصها هذا بقوله « أن بريطانيا كانت تبذل نفوذها لتجعل على رأس هذه المصلحة دائما ضابطا بحريا بريطانيا حتى يكون

---

(١٨٠) تقرير لانسدون فى يناير ١٨٥٧ "F.O. 78/1333" عن د· فاروق عثمان أباظة : مرجع سابق ، ص : ٣١٩ ·

لها يد تنشيطي بها على الموانىء المصرية وتعرف أحوالها ، ليساعدها فيما تعتزمه من الاستيلاء على البلاد ٠٠ » (١٨١) ٠

ومما لا شك فيه أن اسناد هذه الوظيفة الهامة لشخص أجنبى كان يمثل خطرا ، وكان بوسع الحكومة المصرية تفاديه فى حالة تعيين أحد المصريين ، خاصة وأنه كان لديها ميراث عهد محمد على ، أو كان بوسعها ارسال المبعوثين للتخصص فى ادارة الفنارات ٠

على أن هناك من يرى أن اسماعيل باشا كان يلجأ لهذه الطريقة عن عمد بقصد كسب موافقة الدول التى يتبعها هؤلاء الأجانب لحمايته وليتحاشى معارضتهم لمشروعاته ، ولكن الدكتور شوقى الجمل يعلق على ذلك بقوله الذى أيده الواقع بما نصه « ولكن التجارب أثبتت أن هذه الوسيلة العجيبة أتت بعكس النتائج المرجوة » (١٨٢) ٠

وبعيدا عن النتائج والاستنتاجات السياسية الكبرى التى يمكن تتبعها فى الفترات اللاحقة ، فان ذلك لم يجد فى كسب الرضا ازاء رسوم الفنارات ، حيث « شكلت لجنة فى أكتوبر ١٨٧٧ مفوضة من الهيئة القنصلية الأوربية بمصر ، تتكون من ممثلين لهم (للقناصل) ، للنظر فى تكاليف ادارة الفنارات المصرية ، وهل تستحق زيادة العوائد حقا » (١٨٣)٠ ولكن ذلك جاء فى ظروف مالكة سيئة تبينها الجميع بعد صندوق الدين ، حين جاءت بدايات النهاية لمن أقدم على هذه الإصلاحات الملاحية ، والذى كثيرا ما اجتمع القناصل من أجل الحيلولة دون تحصيله رسوم تعوض نفقاته ٠

وازاء هذه الاصلاحات الملاحية ، تأكدت الاضافة الجوهرية للموقع الملاحى ، حيث كانت هذه الفنارات تؤمن عملية الملاحة وتقيها الأخطار البحرية ، وأبرز ذلك حاجة مصر الهامة الى سفن تمتلكها تفيد من اصلاحاتها هذه ، وتعوضنها بأنشطتها بعضا من انفاقاتها ٠

(د) قناة السويس وأثرها فى تطور الحركة الملاحية :

يعتبر مشروع حفر قناة السويس علامة بارزة فى اطار التطوير الملاحى المصرى ٠ وهذا المشروع الذى بدأ يأخذ طريقه للنور منذ الشروع فى حفر تلك القناة الملاحية فى ٢٥ ابريل ١٨٥٩ ، وتم مرور السفن رسميا

---

(١٨١) د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٣ ٠

(١٨٢) د٠ شوقى الجمل : سياسة مصر ٠٠ ، ص : ٣٠٦ ٠

(١٨٣) د٠ أحمد عبد المنصف محمود : المرجع السابق ، ص ٧٢٨ ٠

ايذانا بافتتاحها فى صبيحة ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ (*) ، يتقدمهـــا اليخت الفرنسى الامبراطورى « النســــر L'Aigle » (١٨٤) ، وذلك من مينــاء بور سعيد صبــوب السويس ، وعلى الرغم من أن بعض المشكلات التى أثيرت حول نفوذ الشركة الأجنبى (*) ، الا أنه بانتهائها تبلورت الخريطة الملاحية للموقع المصرى فى صورة تختلف عن ذى قبــل ، ليس بالنسبة لتجــوال السفن التجارية المصرية فحسب ، بل والملاحة الدولية ٠

ففى اطار الموقع المصرى ، وضعت القناة مصر ملاحيا « فى دور الذروة ٠٠ فبعملية جراحية جغرافية ، صغيرة نسبيا ، اختزلت قارة برمتهـــا هى أفريقيا ، وأسرت طريق (رأس الرجاء الصالح Cape of God Hope) ، وأعادت وضـــع الشرق العــربى ومصر فى قلب الدنيــا وفى بــؤرة الخريطة » (١٨٥) ، وكان هــذا يعنى بالنسبة للسفن التجــارية المصرية سهولة الانتقال بين السويس الاســـكندرية بالحركة المباشرة ، بدلا من

(★) يذكر ساماركو ان اتصال مياه البحرين قد تم فى ١٥ ابريل ١٨٦٩ ، ويرى السيد جلال : أن ذاك التاريخ خاطىء ، وصحته فى ١٥ أغسطس ١٨٦٩ ، أما عن أول سفينة دفعت رسم مرور فكانت حسبما ذكرت الوثائق السفينة التجارية الإنجليزية « سين تانزج » نوفمبر ١٨٦٩ بحمولة ٧٢٢ تونيلاطة ، حيث لم تلحق بفترة الاعفاء الأولى التى اغتنمتها ١٣٠ سفينة بحمولات ٨٩٩٨٧ تونيلاطة

Sammarco, : Op. Cit., Tome 3, p. 191.

ـ السيد حسين جلال : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ١٨٦٩ ـ ١٨٨٢ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، فرع الاسكندرية ط ١/١٩٧٩ ، ص : ٣٢ ٠

ـ دار الوثائق القومية : محافظ مجلس الوزراء « المجموعة ١٢ »محافظ قنال السويس : محفظة ٤ ملف ١/١٢ احصاء مرور السفن محرر من الداخلية ١٦ مايو ١٨٨١ ٠

(١٨٤) د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس ٠٠ ، ص ص : ١٦٨ ، ١٦٩ ٠

(★) من تلك الآثار امتداد نفوذ الشركة وامتلاكها أراضى فى منطقة القناة ، ودمياط ومدرسة المهندسخانة فى بولاق وتفتيش الوادى والمكس بالاسكندرية وبجانبيتها شراء من سعيد باشا ، واستطاع اسماعيل استرداد الكثير منها ، حتى كانت اتفاقيته مع.دى لسبس ٢٥ جمادى الثانيـــة ١٢٨٦ هـ أول أكتوبر ١٨٦٩ واشترى بموجبها من الشركة جميع المستشفيات الموجودة بجهة الترعة المالحة بادواتها وجميع المساكن والأبنية المملوكة للشركة فى رأس العش والقنطرة ، جبل مريم ، سرابيوم ، جنيفة ، شالوف ، وبعض المناطق الأخرى ، ثم محجر المكس وميناءه وسائر المخازن والمحلات فى بولاق ودمياط ، ودفعت الحكومة ٣ ملايين فرنك مع بعض الميزات لانتقال سفن الشركة ٠

للمزيد : د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ٠٠ ، ج ١ ، ص ـ ص : ٤٨١ ـ ٥٠٧ ٠

وادى النيل : العدد ١٠ بتاريخ ١٥ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ/٢٥ يونية ١٨٦٩ ٠

(١٨٥) د٠ جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٧٩٦

الاستعانة بالخبرات الأجنبية فى الدوران حول منطقة الرأس وأفريقيا ، ومواجهة المخاطر الملاحية (١٨٦) ، بما يوفر عاملى الوقت والسرعة ، فضلا عن توفير الأموال اللازمة لأجور الأجانب ومصاريف السفر والتشغيل ، ومثل هذه الأمور تبدو فى غاية الأهمية بعد تطور السفن الى استخدام البخار ، الذى استهدف التحرك الملاحى المرن بالسرعة الأكبر فى الاتجاه الأنسب وصولا الى الهدف والغاية ، « بمعنى أن يحقق هذا التحرك هدفين هامين هما ، اسقاط حاجز المسافة الأطول بين المكان والمكان ثم التحرك المباشر للتجارة على المحاور الأقصر فى الاتجاهات الأنسب .. » (١٨٧) .

ومن ثم بدت القناة أكثر مواءمة للسفن فى تحركها ، وعلى استعداد كامل لمواكبة التطور البخارى ، ولذا جاءت ميزة هامة أمام التحرك الملاحى للسفن المصرية ، وان كانت قد استقطبت الغالبيـــة العظمى مـــن السفن الأجنبية .

حقيقة ، لم يكن دور القناة محليا قدر ما كان عالميا وقد امتد أثرها الى الملاحة الدولية ، بما يكشفه الجدول التالى للمسافات ، عن طريقهـا مقارنة بطريق الرأس ، الذى عبر عنه دى لسبس بالاطلنطى ، وذلك فى مذكرته المقـدمة الى ســعيد باشـــا فى ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ وكانت كما يلى (١٨٨) :

---

(١٨٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٢ صادر عربى افرنكى الادارة ، بتاريخ ١٢ شعبان ١٢٧٦ هـ (١٨٦٠) من مدير المجيدية الى عرفان بك بالمعية السنية ، خاص بتدوير وابور حجاز من السويس للاســكندرية ، ص ص : ١١٠ ، ١١١ .

ـ سجل م/٦/١/٤ صادر عربى افرنكى ، رقم ١٦ بتاريخ ١٢ شعبان ١٢٧٦ هـ (١٨٦٠) من ادارة المجيدية الى عرفان بك بالمعية ، عن الاجراءات المالية بذات الخصوص ، ص : ١٠ .

ـ (عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ ـ آبريل ١٨٦٩ ملف خاص قومبانية عزيزية محرم ١٢٨٥ هـ ربيع ثانى ١٢٨٥ مكاتبة رقم ٧ فى ٧ ربيع أول ١٢٨٥ هـ/ ٢٦ يونية ١٨٦٨ من قومبانية البنسيولار الشرقية الى حسين شيرين ناظر العزيزية بخصوص تدوير وابور الزقازيق الى الاسكندرية .

(١٨٧) د. صلاح الدين على الشامى : مرجع سابق ، ص ص : ١٤٦ ، ١٤٧ .

(١٨٨) دار الوثائق القومية :

American Archive : Indication Des Ports d'Europe, par Ferdinande de Lesseps A Mohammed Said, Vol. 2, p. 87, 15 Novembre 1854.

الميناء	المسافة بالميل عن طريق قناة السويس	المسافة بالميل عن طريق المرور بالأطلنطى	الفرق	(*) النسبة المئوية تقريبا
القسطنطينية	١٨٠٠	٦١٠٠	٤٣٠٠	٧١
مالطة	٢٠٦٢	٥٨٠٠	٣٧٣٨	٦٥
تريستا	٢٣٤٠	٥٩٦٠	٣٦٢٠	٦١
مرسيليا	٢٣٧٤	٥٦٥٠	٣٢٧٦	٥٨
سافز	٢٢٢٤	٥٢٠٠	٢٩٧٦	٥٧
لشبونة	٢٥٠٠	٥٣٥٠	٢٨٥٠	٥٣
بوردو	٢٨٠٠	٥٦٥٠	٢٨٥٠	٥٠
اللوفر	٢٨٣٤	٥٨٠٠	٢٩٧٦	٥١
لندن	٣١٠٠	٥٩٥٠	٢٨٥٠	٤٨
ليفربول	٣٠٥٠	٥٩٠٠	٢٨٥٠	٤٨
امستردام	٣١٠٠	٥٩٥٠	٢٨٥٠	٤٨
سان بطرسبرج	٣٧٠٠	٦٥٥٠	٢٨٥٠	٤٤
نيويورك	٣٧٦١	٦٢٠٠	٢٤٣٩	٣٩
اورليان الجديدة	٣٦٢٤	٦٤٥٠	٢٧٣٦	٤٢

فاذا كان هذا الاحصاء قد اهتم بالمسافات الى الموانىء الأوربية فيما لو سلكت السفن الطريق من السويس اليها عن طريق القناة أو الرأس ، فان هناك احصاءات أخرى ترصد المسافة القارية فى العبور بين الشرق والغرب ، يمكن توضيحها كما يلى (١٨٩) :

الرحلة البحرية: من	الرحلة البحرية: الى	المسافة بالأميال: بالسويس	المسافة بالأميال: بالرأس	وفر المسافة	النسبة المئوية للوفر ٪ تقريبا
بريطانيا	الهند (بومباى)	٦٢٠٠	١٠٥٠٠	٤٣٠٠	٤١
بريطانيا	ايران (عبدان)	٦٥٠٠	١١٣٠٠	٤٨٠٠	٤٣
بريطانيا	سنغافورة	٨١٠٠	١١٤٠٠	٣٣٠٠	٢٩
بريطانيا	هونج كونج	٩٥٠٠	١٢٨٠٠	٣٣٠٠	٣٦
بريطانيا	استراليا (سيدنى)	١١٢٠٠	١٢٣٠٠	١١٠٠	٩
الهند	البحر الاسود	٤٢٠٠	١١٨٠٠	٧٦٠٠	٦٤
اليابان	هولندا	١١٥٠٠	١٣٠٠٠	١٥٠٠	١٠ (*)

(*) النسبة المئوية وقياس الفرق للنسبة الأطول لأقرب عدد صحيح مستخرج بمعرفة الباحث .

(١٨٩) عن : د. أجيه يونان جرجس : مرجع سابق ، ص ٦٤ .

(*) هذه النسب المئوية تقريبية لأقرب عدد صحيح ، ولكن الرقم (١٠) الوارد فى الاحصاء صحته ١١٫٥ أى ١٢٪ تقريبا .

ومن ثم كان هذا الوفر فى العامل الزمانى ويسر الانتقال الملاحى ، عاملا مشجعا يملى ضرورة وجود سفن مصرية تتمتع بمزاياه ، ليس لموقعها الجغرافى فحسب ، بل ناتجة أيضا من كونت استقطبت أنظار التجارة البحرية الدولية ، حيث عكفت « الرابطـة الدوليـة لتنمية التجـارة L'Association Internationale Pour le development du Commerce التى تكونت عام ١٨٦٧ على دراسة كيفية الاستفادة من القنارة التجارية الدولية » (١٩٠) ، وعقدت اجتماعا لها فى القاهرة لذات الأغراض (١٩١) ٠

وقد ترجمت القناة تلك الاهتمامات الملاحية ، فجاءت أعداد السفن وحمولاتها فى تزايد مستمر ، وذلك حسبما يوضحه الاحصاء التـالى ، وهو بيان للسفن البخارية والشراعية التى عبرت القناة من الشـمال للجنوب ومن الجنوب للشمال (*) فى الفترة « ١٨٧٠ ـ ١٨٧٩ » (١٩٢) ٠

الملاحة / النوعية / السنة	السفن		الراكب	
	عدد	اجمالى الحمولة بالتونيلاطة	عدد	اجمالى الحمولة بالتونيلاطة
١٨٧٠	٤٨٦	٤٣٥٩١١	٢٧٣٠	١٧٢٦٧
١٨٧١	٧٦٥	٧٦١٤٦٧	٢٥٩٧	١٦٢٩٤
١٨٧٢	١٠٨٢	١٤٣٩١٦٩	١٦١٢	١١٥٩٧
١٨٧٣	١١٧٣	٢٠٨٥٠٧٣	١٨٧٩	١٢٦٢٤
١٨٧٤	١٢٦٤	٢٤٢٣٦٧٢	١٥٩٨	١٢٩٥٩
١٨٧٥	١٤٩٤	٢٩٤٠٧٠٩	١١٠٨	٩٣٢٦
١٨٧٦	١٤٥٧	٣٠٧٢١٠٧	١١١٣	٦٩٩٧
١٨٧٧	١٥٩٣	٣٢٩١٥٣٥	٩٢٩	٥١٠٤
١٨٧٨	١٤٧٧	٣٢٣٦٩٤٢	١٢٥٠	٣٦٣٧
١٨٧٩	١٦٦٣	٣٤١٨٩٥٠	١٧٧١	٩٨٣٠
الاجمالى العام	١٢٤٥٤	٢٣١٠٥٥٣٥	١٦٥٨٧	١٠٩٦٣٥٠

(١٩٠) ـ السيد حسين جلال : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٢ ، ٤٣ ٠

(١٩١) ـ وادى النيل : العدد ٣٠ بتاريخ ٢٢ شعبان ١٢٨٦ هـ/٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ ٠

(*) كان المتبع عند قرب دخول السفينة القناة من أى الاتجاهين ، أن يتم دق جرس لاعلان ذلك ، ثم استعيض عنه بنفير اعتبارا من ١٢ ربيع أول ١٢٨٧ هـ (يولية ١٨٧٠) ٠

ـ دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ٥٨ صادر معية ، رقم ٣٦٨ بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٧ هـ من المعية الى قنصل انجلترا ، ص : ٣٥٣ ٠

(١٩٢) مستخرج بمعرفة الباحثة من احصاءات متفرقة عن المصدر نفسه . (محافظ مجلس الوزراء) ، المجموعة ٢٢ قنال السويس محفظة ٤ ملف ١/١٢ احصاء مرور السفن بمعرفة ادارة الاحصاء بالداخلية ٠

فاذا كان هذا الاحصاء يوضح الزيادة المطردة فى أعداد السفن البخارية التى عبر عنها « بالسفن » من جانب ، فانه يبرز على الجانب الآخر تراجع أعداد السفن الشراعية التى قصد بها « المراكب » (*) ، كما حدث نفس الشيء بالنسبة لحمولاتها حيث تزايدت فى البخارية بينما أخذت فى الانخفاض بالنسبة للمراكب ، وهذا يعنى تزايد حركة السفن البخارية المتطورة ، التى كان يناسبها الموقع الملاحى القصير الذى يحققه موقع مصر الجغرافى خاصة بعد افتتاح قناة السويس ، ولكنه كان يعنى الحاجة الى مشاركة سفن مصرية متطورة أى بخارية ، وخاصة فى عهد اسماعيل باشا الذى شهد كثيرا من مجريات تدعيم مصر لسلطة اشرافها الأمنى على القناة أمام الدول ، بموجب الفرمان العثمانى الصادر فى ١٩ مارس ١٨٦٦ (١٩٣) ، وذات الشيء كفلته المعاهدات الدولية فى أخريات عهد اسماعيل باشا رغم بيعه أسهم القناة ، من ذلك اتفاقية القسطنطينية فى ٢٨ ديسمبر ١٨٧٨ (١٩٤) .

ولم تكن الموانىء المصرية واصلاحاتها بعيدة هى الأخرى عن التأثر بافتتاح القناة ، فمن قائل انها فى الجانب الاقتصادى والتجارى والنقلى .. « أعادت تقييم وتقديم التوازنات والأهميات النسبية بين الموانىء الساحلية .. » (١٩٥) ، ولذا كان من الطبيعى أن تصل نتائج البحث فى أحوال الموانىء الى عدة حقائق منها بروز مينائى بورسعيد والسويس فى الحركة الملاحية البحرية وانزواء ميناء القصير ، هذا بالنسبة للبحر الأحمر ، ثم انتعاش مينائى سواكن ومصوع كحلقة اتصلت بالحركة البحرية الوافدة والمتجهة بينها وبين الموانىء فى مصر .

(★) كان هذا التصنيف يعنى بنوعية التشغيل فالسفن أو الوابورات يقصد بها البخارية ، وما عداها من المراكب فهى شراعية ، وهذا يختلف عما تحدده المراجع القانونية الحاضرة بأن المركب Bateaux هى التى تستخدم فى الملاحة النهرية ، والسفينة لفظ مطلق وسيتم الحديث عن هذه الأنواع تفصيلا فى الفصل الخاص (سفن البحرية التجارية المصرية) .

ـ د. أميرة صدقى : مرجع سابق (جـ ١) ، ص ـ ص : ٤٢ ـ ٤٩ ، ـ د. محمود سمير الشرقاوى : مرجع سابق (جـ ١) ص ـ ص : ٤٦ ـ ٤٩ .

ـ وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٧ ـ ١٠ .

(١٩٣) د. مصطفى الحفناوى : قضية قناة السويس ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ١٩٥٦ ، ص : ٥٩ .

(١٩٤) د. جعفر عبد السلام : مرجع سابق . ص : ٥٥٦ .

ـ د. محمد كامل أمين ملش : الملاحة الداخلية فى التشريع العربى المقارن .. ط ١٩٥٦ ، ص ، ص : ٩٢ ، ٩٣ .

(١٩٥) د. جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٧٩٦ .

أما على ساحل البحر المتوسط فان تركيز الاصلاحات فى ميناء الاسكندرية قد جنبها الاهتزاز الكبير فى الحركة الملاحية ، وهو الأمر الذى أصاب مينائى دمياط ورشيد ، حيث تراجع كلاهما لمرتبة تالية (١٩٦) .

وفى النهاية اذا كانت الحركة الملاحية فى تزايد مطرد بفعل العوامل الداعية اليها فى مختلف الجوانب ، فان ذلك يملى على الحكومة مسئوليات أخرى فى اطار الموقع الجغرافى الملاحى ، لأنه مايزال ينتظر نشاط السفن الاهتمام بأمور أخرى مما يدخل فى اطار الاصلاحات ، وهى التى يتوالى تتبع بقية أجزائها فى العناصر التالية .

(هـ) اصلاحات أخرى :

هذه الاصلاحات لا تتصل بالنشاط البحرى مباشرة ، قدر ما تيسر مهامه ، وهذه من الممكن أن تحوى عناصر متعددة ، لكن نقتصر على تناول أهم عناصرها التى وضحت علاقتها بالموانىء وهى الطرق المائية والبرية ، وقد ذكرنا أن الحركة التجارية النشطة ، كانت من بين الدوافع الهامة التى أدت للاهتمام بها ، وخاصة حين انشاء السكك الحديدية (١٩٧) ، التى قامت بدور هام فى الربط بين الموانىء الساحلية والظهير ، وبين الموانىء على الساحلين ، بما يعنى اسهامها فى تغذية رواج الميناء تجاريا ، الأمر الذى يوفر حركة نشطة للسفن التجارية البحرية .

وان كان ذلك لايمنع من تناول التلغراف لما له من دور فى الاتصالات بين الموانىء للوقوف على أخبار حالة الميناء الملاحية والتجارية ، وتبرز قيمته بصورة أفضل ، اذا اتصلت بالخطوط الخارجية التى تيسر كثيرا من الأخبار اللازمة لخطوط السير .

١ ـ الطرق المائية الداخلية :

هذه الطرق رغم اتصال نهر النيل بالبحر المتوسط ، الا أن ما وصل مصر منها فى بدايات القرن التاسع عشر كان فرعاه المتصلان بمينائى

---

(١٩٦) راجع ما سبق تناوله وللمزيد حول التحليلات والآراء : أحمد السيد الزاملى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٦ ـ ١٨ ، ـ د· حسن سيد حسن : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٣٤ ـ ٣٧ .

ـ د· السيد خالد المطرى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٤٤ ـ ١٤٦ ، ـ على مبارك : الخطط الجديدة ·· جـ ٧ مج ٢ ، ص : ٧٩ .

(١٩٧) د· أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص : ٢٢٣ · ـ د· عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس ، ص ـ ص : ١٢١ ـ ١٣٢ .

دميــــاط ورشـــيد ، ومع استحداث محمـــد على لترعة المحمـــودية حيث الاسكندرية ، أصبح لمصر ثلاثة موانىء على البحر المتوسط تتصل بداخل البلاد عن طريقها ، وهذه يرتبط بها ضرورة وجود حركة ملاحـــة نيلية تخدم النقل البحرى .

واذا ماكنا بصدد دراسة علاقتها بالبحرية التجارية ، وليس على مستوى النقل الداخلى ، فان ذلك توفر بالفعل من خلال « شركة الانجرارية المصرية بالوابورات » فى عهد ســـعيد باشـــا والتى تطورت فى عهـد اسماعيل باشا وامتلكتها البحرية التجارية (*) .

على أنه ما يهمنا من أمر هذه الشركة فيمـا يتعلق بالاصـــلاحات ، ما جاء فى الأمر الخديوى الخاص بانشائها الصادر فى ١٩ محرم ١٢٧١هـ/ ٩ أكتوبر ١٨٥٤ فى المادة الثانية ونصت على « احداث حياض كبيرة فى العطف وفى الاسكندرية بمصب المحمودية الموجود الآن ، وفى انشـــاء أرصفة ومخـــازن وجميع مايلزم من العمارات والأبنيـــة لتمكين ادارة المصلحة » ، والمادة الثالثة « ملء المحمودية على الدوام بماء النيل بواسطة طلمبات نارية يحصل انشاؤها فى العطف ، بحيث يكون كافيـــا لسير المراكب ، ولمجارى المياه بثغر اسكندرية وكذا (الرى) .. » (١٩٨) ، وتنصرف مهامها بالطبع الى نقـل جميع المحصـــولات المصرية والواردات الأجنبيـــة ، وقطـــر جميع المراكب على العمـــوم ، بالاضـــافة الى مراكب الأهالى وبعض الأجانب .

وقد زاد من كفاءة الحركة الملاحية ، ما تم فى عهد سعيد باشا من تطهير ترعة المحمودية ، وحسبما أورده الدكتـــور أحمـد الحته فان ذلك « تم فى ٢٢ يـــوما ، بواســـطة ١١٥ر٠٠٠ فلاح ، مع أن طولهـــــا ٨٠ كيلومترا » (١٩٩) .

ومن المرجح أن تلك الأعمال ، رغم أهميتها للرى ، الا أنهـا اتجهت لتيسير ملاحة السفن البخارية من والى الاسكندرية ، حيث آلت ملكيـــة شركة الانجرارية للدائرة السنية منذ رمضـــان ١٢٧٩ هـ (منتصف

(★) يطلق عليها البعض « الشركة المصرية للملاحة البخارية » وأحيانا « الشركة المصرية لقيادة السفن بالبخار على النيل والترع المصرية » ، وعموما فللفظ الانجرارية وارد من مفهوم جر الوابور البخارى لأعداد المراكب من خلفه .

(١٩٨) قوانين كومبانية الانجرارية المصرية بالوابورات ، اصدار دار الطباعة المصرية ، آخر شوال ١٢٧٢ هـ ، محفوظة بدار الكتب القومية تحت رقم قوانين ١٩٣ ، ص : ٣ .

— فيليب جلاد : قاموس الادارة والقضاء ، المجلد الخامس ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص — ص : ١٢٨ — ١٣٣ .

(١٩٩) د. أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص ٢٢٨ .

١٨٥٨) (٢٠٠) ، ويرجح رأينـا هذا تلبية احتياجات التجارة النشطة لميناء مصر الأول ، فضلا عن تحقيق أكبر قدر من الافادة من طاقة عمـل الوابورات البخارية ، وذكر البعض الوازع من اسـتخدامها « أن المراكب الشراعية التى تنقل الغلال والبضائع من داخلية البلاد الى الاسكندرية عن طريق النيل وترعة المحمودية كانت تتأخر فى سـيرها لمعاكسة الريح ، فكانت تقطع المسافة بين القاهرة والاسكندرية فى خمسة عشر يوما فى « حين أن البواخر تقطعها فى ست وثلاثين ساعة ٠٠ » (٢٠١) ، كما أن التطهير لم يتجه الى دلتا الوادى الزراعية ٠

وعلى أية حال ، فقد كان مفيدا القيام بعملية التطهير واسـتخدام الملاحة البخارية ، أو وجود هذه الوابورات فى مصر النيلية ، وان كان يؤخذ على عهد سعيد باشا ، أنه منح زيزنيا **Zizinia** اليونانى الأصل ، والحاصل على الجنسية الفرنسية ، « حق جباية رسوم مرور السفن عند الهويس المنشأ فى الاسكندرية ، عند اتصال ترعة المحمودية بميناء هذا الثغر ٠٠ ، وكان هذا الامتيـاز يدر على زيزنيـا ايرادا سـنويا يبلغ ثمانية آلاف جنيه ٠٠ ، ثم أدرك الباشا أن حق جباية الرسوم عمل من أعمال السيادة ولا يصح أن يتولاها أجانب ، فقرر سـحب الامتيـاز واسترداد ملكية الهويس ٠٠ وحصل زيزنيا على تعويض بلغ ثلاثة ملايين من الفرنكات ، أو ما يقرب من مائة وعشرين ألف جنيه » (٢٠٢) ، هـذا على الرغم من أن الحكومة كانت تقوم بتحصيل عوائد هذا الحوض قبل أن ينول الامتياز الى زيزنيا (٢٠٣) ٠

---

(٢٠٠) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ١٨٨٩ صادر أوامر ، ص ٣٣ رقم ٦ بتاريخ ٩ رمضان ١٢٣٤ هـ أمر كريم الى ديوان الوابورات والعمليات ، ص : ٠٣٣ ، ــ نفسه : رقم ٤٠ بتاريخ ٩ رمضان ١٢٧٤ أمر كريم الى مدير روضة البحرين ، ص : ١٤٩ ٠

(٢٠١) د٠ أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص : ٢٢٨ ، ــ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص : ٣٦٢ ٠

(٢٠٢) د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ، ج ١ ، ص ص : ٤٧٣ ، ٤٧٤ ٠ تجدر الاشارة الى أن زيزنيا تم تعيينه قنصلا لبلجيكا وبحكم منصبه كان يتمتع بنفوذ القناصل فضلا عن الجنسية الفرنسية وقد أفاد من عمله القنصلى فى التجارة ، ولذا سولت له نفسه ان يدعى أن محمد على باشا قد وعده شفويا بأن يمنحه امتياز الاشراف على ديوان المرورية ، ولم ينفذ ذلك أو أحد من خلفائه أيضا ، وطالب بتعويض ورغم ثبوت رفض طلبه قانونيا أثر تقدمه بطلب ذلك للحكومة الفرنسية ، الا أنه آثر أن يسلك الطريق الدبلوماسى ، الذى أسفر عن الامتياز السابق ، المرجع نفسه ، ص ص : ٤٧٢ ــ ٤٧٤ ٠

(٢٠٣) بلغت عوائد حوض فم المحمودية عن الفترة من رمضان ١٢٧٢ هـ ــ ٤ رجب ١٢٧٣ هـ ، ٤١٥٠ كيسا ، ١١١ قرشا ، ٢٢ بارة ، ــ دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ١٣ معية تركى ترجمة الوثيقة رقم ٨٣ بتاريخ ٨ رجب ١٢٧٣ هـ من محمد شاكر ناظر المحمودية والحوض الى كاتب حضرة خديوى ٠

ولعل هذا يوضح أنه رغم قيام الحكومة باصلاحات للملاحة النيلية في عهد سعيد باشا ، الا أنها لم تجن الثمار ، حيث قطفها الأجانب ، ولكن لما كانت تلك الاصلاحات ميراثا ، فى صالح الملاحة ، كان السبيل فى انتفاع الحكومة بها يتم من خلال ملكية أجهزة الملاحة ذاتها ، ولذا نجد اسماعيل باشا يتمتع بنظرة ثاقبة فى هذا المضمار ، ففى عهده تم التوسع فى الأدوات الملاحية المملوكة للانجرارية ، وخاصة السفن التى تستخدم البخار ، وقد قدر البعض أعدادها بنحو ٥٨ سفينة منها ٢٨ خاصة بمصالح الدائرة السنية (٢٠٤) • وتجدر الاشارة الى أن اصلاحات الملاحة الداخلية التى تمت فى عهد اسماعيل ، من حيث شق الترع المائية ، كان يفى بعضها بأغراض الملاحة والرى معا ، اذ انه بالاضافة الى ما كان قائما منها ، تبعا للظروف الموروثة قديما كنهر النيل ، وترعة بحر يوسف البادئة من شمال أسيوط الى الفيوم ، وفرعيه دمياط ورشيد فى الوجه البحرى بالاضافة الى ترعة المحمودية وبعض البحيرات الأخرى (٢٠٥) ، أوجد مشروعات أخرى ، وضمن ما تم منها حتى عام ١٨٧١ ما يلى (٢٠٦) :

الاسم	من	الى	الطول بالكيلو متر	الاسم	من	الى	الطول بالكيلو متر
ترعة الوادى	القاهرة	السويس	٢٠٠	الباجورية	كفر محمد	البرلس	١٢٠
الشرقاوية	القاهرة	مصرف ابو الخضر	٢٠٠	البحر الصعيدى	دسوق	البرلس	٢٥
بحرموسى (مويس)	بنها	المنزلة	١٤٠	الخطاطبة	ابوشيبة	المحموية	١١٠
البحر الصغير	المنصورة	المنزلة	٨٠	الابراهيمية	اسيوط	المنيا	١٥٠
بحر شبين	هارمين	دمياط	١٧٠				

وبالاضافة الى هذا ، حفل عهده بمشروعات لاتقل أهمية مثل ترعة البحيرة ، المنوفى ، والرياح الغربى ، وغيرها ، حتى قدر البعض اجمالى ما تم فى الفترة من ١٨٦٣ ــ ١٨٧٢ بنحو ١١٢ ترعة (٢٠٧) • وقدر البعض الآخر ، اجمالى ما تم فى عهده من شق وتطهير ملاحى بنحو ٨٤٠٠ ميل أى نحو ١٣٥٠٠ كيلو مترا ، بتكلفة تجو ١٣ مليون

(٢٠٤) اسماعيل سرهنك : حقائق الأخبار ، ج ٢ ، ص : ٥٧ ، ــ على مبارك : الخطط الجديدة ، ج ٧ مجلد ٢ ، ص : ٨٤ •

(٢٠٥) — Rengy, E. : Op. Cit., Tome 1, p. 41.

(٢٠٦) مستخرج عن : — Ibid, op. cit., p. 40; — Tome 3, p-p, 77-79.

(٢٠٧) جورج جندى بك : جاك تاجر : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٨٠ ، ١٨١ •
— Georges, J. & Jocoues, T : op. cit., pp. 143-144.

جنيه (٢٠٨) ، وكان ضمن تلك الأعمـال ، قيامه بنسف الصخور التى كانت قائمة فى عرض النهر جنوبى وادى حلفا (٢٠٩) ، وكذلك قيامه فى مارس ١٨٧٥ ، باصدار الاوامر لتطهير ترعة المحمودية بالكراكات ، بعد أن لوحظ توقف ملاحة السفن بها لعدة أيام لضحالة مياهها ، وقد استغرقت عملية التطهير نحو الشهر (٢١٠) .

أما عن علاقة تلك الاصلاحات بالملاحة والتجارة البحرية ، فتبدو من خلال عدة عناصر ، أولها أن تلك المشروعات تقوم بربط الموانىء بداخـل البلاد ، أو ما يعبر عنه جغرافيا بالظهير ، ففى الوقت الذى شقت فيه الترع كانت مصر تشهد تزايدا فى عناصر التجارة ذات الصلة بالداخل ، والتى تلزمها أدوات نقل داخلية ، وهذا يفسر اتجـاه أكثر تلك المشروعات الى ساحل المتوسط ، حيث تخترق الوجه البحرى الى موانىء دمياط ، رشيد ، البرلس ، الاسكندرية ، وأهمهم هذا الميناء الأخير التى وصلته أهم القنوات الملاحية « المحمودية » ، كما أحيت ترعة الوادى (الاسماعيلية) الملاحـة النيلية الى منطقة القناة ، حيث يسرت نقل منتجات مصر الوسطى والعليا والفحم بين بولاق والاسماعيلية (٢١١) ، حيث كانت كما يذكر البعض توائم ملاحة السفن حمولة ٢٥٠ طنا (٢١٢) ، ولدى البعض الآخر التى تبلغ حمولاتها ٤٠٠ طن (٢١٣) ، وقد كفلت هذه المشروعات ربط الموانىء بداخل البلاد عبر النقل المائى ، وقد زاد من قيمة هذا الربط طول توغلها ، فقد وصلت الملاحة النيلية الى السودان عبر الوجه القبلى ، فضـلا عن ترعة الابراهيمية التى أنجز قسمها الأول من أسـيوط الى مغاغة (بالمنيـا) سنة ١٨٧٠ تحت اشراف بهجت باشا ، ثم أنجز القسم الثانى ١٨٧٢ تحت اشراف اسماعيل باشا محمد مفتش عام الوجه القبلى وبلغ اجمـالى طولها ٢٦٨ كيلومترا (٢١٤) .

ثانيا : واكب الاصلاحات الملاحية وزيادة السفن النيليـة ، زيـادة اهتمام الحكومة بالملاحة النيلية ، حتى تؤدى أعمال النقل الداخلى بصورة أفضل ، من حيث اعداد وتجهيز ورش تصنيعها وصيانتهـا فى ترسـانة

---

(٢٠٨) السيد فهمى بك : طرق المواصلات « بحث » اسماعيل بمناسبة مرور ٥٠ عاما على وفاته ، ص : ١٥٧ .

(٢٠٩) المرجع نفسه ، ص : ١٥٨ ، ـ د. أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص : ٢٢٩ .

(٢١٠) الوقائع المصرية : العدد ٥٩٦ بتاريخ ٢٩ محرم ١٢٩٢ هـ/٧ مارس ١٨٧٥ .

(٢١١) Mc Coan : Op. cit., pp. 244, 245.

(٢١٢) د. محمد كامل أمين ملش : الملاحة الداخلية فى التشريع .. ، ص : ١٩ .

(٢١٣) السيد فهمى بك : مرجع سابق ، ص : ١٥٧ .

(٢١٤) د. محمد صبرى : تاريخ مصر الحديث من محمد على الى اليوم ، هامش (١) ، ص : ١٢٧ .

بولاق ، وكذلك تخصيص مخازن خاصة بها (٢١٥) ، بالاضافة الى وجود محطات الخدمة الخاصه بسفن الانجرارية في كل من القاهرة (المحروسه) الاسكندرية ، القناطر الخيرية ، فم المحمودية كفر الزيات ، المنصـورة ، زفتى ، ميت غمر ، بنها ، الزقازيق » (٢١٦) ، ومحطات الصعيد التى امتدت في مديرياته لتصل ناحيتى قنا واسـنا في ٤ صفر ١٢٨١ هـ (أغسطس ١٨٦٤) ، وكانت تعليمات الحكومة تقضى بتقديم مساعدات الميرى في سائر المدريات (٢١٧) ، كمـا أوجدت آلات تطهير ، وفوانيس لاضاءة الشطوط ، حسبما تشـير « الجوائب في مايو ١٨١٧ » الى أن الحكومة اشترت من شركة الخليج تسع آلات لتنظيف مجـارى المياه ، وأرسلتها الى جهة الصعيد لتسهيل مرور السفن ، وهى في غاية الاتقان ، وأرسلت أيضا عشرين فانوسا كبيرا لوضعها في الشطوط » (٢١٨) .

وعلى أية حال ، فلم تكن فائدة تلك الاصلاحات الملاحية قاصرة على الملاحة والرى ، بل كانت مصدرا لايرادات الحـكومة من خـلال ما تم انشاؤه من كبار وأهوسـة كانت تجبى عوائد لعبورها (٢١٩) ، وقـد بلغ المطلوب دفعة من الانجـرارية مثـلا عن عام ١٢٨٦ هـ / ١٨٦٩ ما يلى (٢٢٠) :

---

(٢١٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة دون رقم ، وثيقة ٣٦١٢٤ بتاريخ ١٢ ربيع آخر ١٢٨١ هـ (١٨٦٤) قرار مجلس قومبانية عزيزية مصرية .

(٢١٦) ـ : محفظة تراجم دفاتر (١٨٦٥ ـ ١٨٦٧) ، كشف بيان الانجرارية بتاريخ ٩ ربيع الثانى ١٢٨٢ هـ (١٨٦٥ م) .

(٢١٧) ـ : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٩٣ بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (١٨٦٤) قرار جمعية مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية ، ثم امتدت عام ١٨٦٩ الى ادفو ، كوم امبو ، جبل السلسلة ، أسوان .

ـ المصدر نفسه : محفظة وابورات عزيزية (دون رقم) ، ملف عام متفرقات ، خطوط سير الانجرارية صادرة عن ادارة العزيزية أغسطس ١٨٦٩ .

(٢١٨) الجوائب : العدد ٥٢١ الأربعاء ٥ ربيع أول ١٢٨٨ هـ/٢٤ مايو ١٨٧١ .

(٢١٩) جاءت مثلا عوائد مرور قنطرة المحمودية ثلاثون ونصف فضة على كل أردب من حمولة سفينة مشحون أكثر من نصفها ، وخمسة عشر فضة عليه من حمولة سفينة مشحون نصفها فأقل ، وعشرة اذا كانت غير مشحونة ، وتتضاعف الرسوم اذا لم تمر السفينة الا بواسطة دفع ماكينة للمياه ـ الوقائع المصرية : العدد ٦٥٨ الخميس ٢٤ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ /١٨ مايو ١٨٧٦ .

(٢٢٠) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة نظامات القومبانية العزيزية ، ملف حسابات القومبانية ، كشف عن المطلوب من الانجرارية لغاية برمهـات ٨٦ بتاريخ محرم ١٢٨٧ هـ (أبريل ١٨٧٠) .

بـارة	قـرش	
٣٩	٧٨٨٥٧٨	عوايد مرور فى هاويسات بنها وكفر الزيات
ـــ	٣٨٨٧٩٥	عوايد مرور فى القناطر الخيرية من هاويسين بحرى الشرق والغرب
٢٠	٤٨٦٢	عوايد مرور من هاويس المالح بالاسكندرية
ـــ	٩٣١٦٢	ديوان وادارة عوايد بلدية

وقد مثلت تلك العوائد اجمالا مصدرا للايرادات ، وخاصـة حين تفاقمت الأزمـة المالية ، ولذا صـدر الأمر العـالى بجمـع الـديون المصرية وجعلها دينا واحدا ، متضمنا أنها ضمن الايرادات المخصصة للدين العمومى ، وقد بلغت حسبما جاء بالأمر ذاته (ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ/مايو ١٨٧٦) « ٣٠ر٠٠٠ ليرة استرلينية قيمة رسوم الهويسات وسير المراكب فى النيل لغاية وادى حلفا ، ١٥ر٠٠٠ ليرة استرلينية رسـوم كوبرى قصر النيل » (٢٢١) ، فضلا عن عوائد معديات العبور ٠

أى أن الاصلاحات الملاحية النيلية كانت ذات فوائد مجتمعة ، غير أن أداء السفن النيلية تبدو أهميته فى دعم البحرية التجارية ، من خلال كثافة ما تنقله للموانىء قياسا بطرق وأدوات النقـل الأخـرى (٢٢٢) ، فهى مقارنة بالنقل البرى الذى يستخدم دواب الحمل ، تفوقه سرعة وحمولة ، قياسا بوحدة النقـل الواحـدة ، وأما بالنسبة للسكك الحديدية ، فهى أبطأ ، ولكن هناك حقائق تتصل باقتصاديات التشغيل ، تزيد من قيمتها عن السكك الحديدية ، فى نقل الحمولة الواحدة ، مضمونها ما يسوقه الدكتور عبد العزيز مهنا عن « قلة كلفة الفراغ اللازم للحمولة فى النقل المائى بالنسبة للسكك الحديدية ، اذ من المقرر الثابت أن وزن الفارغ فى عربة السكك الحديدية يتراوح ما بين نصف وثلاثة أرباع حمولتها ، بمعنى أن العربة التى وزنها فارغة نصف طن أو أكثر بقليل ، تكون حمولتهـا طنا ، أو أزيد بقليل ، فى حين أن الصندل أو القارب أو السفينة تحمل خمسة أو ستة أمثال وزنها فارغة ، ويترتب على ذلك أن نسبة ماتحمله قاطرة السكة الحديدية من الحمولة بدون مقابل أكثر من نسبة ما يحمله محرك السفينة البخارية ، وينتج عن ذلك ٠٠ حمولة أرخص فى حالة النقل المائى » (٢٢٣) ، وهو ما أثبته ويلز Lionel, B. Wells أحد مديرى الملاحة فى انجلترا بالإحصاء ، أن القطـار حمولة مائتى طن ، بمقـدور

---

(٢٢١) الوقائع المصرية : العدد ٦٥٧ الثلاثاء ١٥ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ/٩ مايو ١٨٧٦ ٠

(٢٢٢) د٠ حسين خلاف : التجديد فى الإقتصاد المصرى الحديث ، دار احياء الكتب العربية ، القاهرة ط ١٩٦٢/١ ، ص : ٢٧٩ ٠

(٢٢٣) د٠ عبد العزيز مهنا : مرجع سابق ، ص : ٢٥٥ ٠

السفينة التى بها قوة محرك القطار ذاته سحب ثلاثة أمثـــاله أى ثلاثة مراكب كل منها يحمل مائتى طن ، واذا توافرت الظروف الملاحية الملاءمة ، فانه بمقدور المحرك البخارى أن يسحب فى الماء خمسة أمثال مايمكنه على الأرض (٢٢٤) ، وهو ما عرج اليه الطوبجى تأسيسا على قوة رفع المـاء التى يخف بها وزن السفينة فيسهل جرها ، فذكر أن قوة حصان واحد تكفى لأن تسحب بسرعة قدرها ثلاثة أقدام فى الثانية الواحـدة ، حمـلا زنته ٣٠٠٠ رطل على الطرق ، ٣٠ر٠٠٠ رطـــل على السكك الحديدية ، ٢٠٠ر٠٠٠ رطل على المـــاء (٢٢٥) ، أى انهـــا تفى بالحمولات الأكثر ، وتأسيسا على أنه أيضا كلما زادت الحمولة قلت التكاليف ٠

وكان يزيد من قيمة وصل الملاحة النيليه للبحرية بالبضائع ، تلك الفيضانات المدمرة التى كانت تتعرض لها مصر مثلما حدث ١٨٦٣ ، الذى حطم الجســـور بين القاهرة والدلتـــا وانقطعت السكك الحديدية مع الاسكندرية لعدة أشهر(٢٢٦) وفيضانات عامى ١٨٧٤ ، ١٨٧٨ (٢٢٧) ، كذلك عدم اتصال السكك الحديدية فى بعض المواقع ولذا كانت تستخدم المعديات البخارية (٢٢٨) ٠

---

(٢٢٤) كانت طريقته فى الاثبات قائمة على فياس القوة بالنفقات فالقطار ٢٠٠ طن تكلفة ٣٦٦٠ ج٠ك ، والسفينة البخارية بنفس الحمولة تكلفة ١٦٠٠ ، المحرك نفسه فى الماء بمقدوره سحب ثلاثة قوارب كل منها ٢٠٠ طن ، فتكون نفقات السفينة والقوارب ٤٦٠٠ ج٠ك فى حين أن هذه الحمولة يلزمها قاطرة تبلغ تكاليفها خمسة عشر الف جنيه ٠

ـ نفس المرجع والصفحة ٠

(٢٢٥) أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى فى مصر (١٩٦٦) ، ص : ٧١ ٠

(٢٢٦) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٤ ، ١٣٥ ٠

ـ مجلة سكك حديد الحكومة المصرية : العدد التاسع ، السنة الخامسة ، سبتمبر ١٩٣٦ ، ص ص : ١٠ ، ١١ ٠

(٢٢٧) ـ أمين سامى : مرجع سابق ، المجلد الثالث من الجزء الثالث ، ص ص : ١١٨٤ ، ١١٨٥ ٠

ـ محمد كامل نبيه باشا : المنشآت الهندسية العامة ، بحث « اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته » ص ص : ١٦٣ ، ١٦٤ ٠

(٢٢٨) مثلا فى جهة امبابة ١٨٧١ بين البر الغربى والشرقى ، وقد انتقلت اليها المعدية البخارية التى كانت مستخدمة من قبل فى وصـــل السكك الحديدية بين كفر العيش وكفر الزيات ، بعد انشاء كوبرى بينهما ٠

ـ أمين سامى : المرجع السابق ، المجلد الثانى من الجزء الثالث ، ص : ٨١٠ ٠

ـ دار الوثائق القومية : محافظ الأبحاث : محفظة ١١ الوقائع المصرية العدد (٤٠٢) الخميس ١٦ محرم ١٢٨٨/٦ ابريل ١٨٧١ ٠

ـ مجلة سكك حديد الحكومة المصرية : العدد الثالث السنة الأولى مارس ١٩٣٢ ٠

ومع ذلك واجهت الملاحة النيلية عقبات ، بوسع السكك الحديدية التغلب عليها ، فى مقدمتها السرعة والانتظام ، اذ أن السكك الحديدية أسرع ، فى الوقت الذى يهدد حركة سير السفن النيلية ويعطلها انخفاض منسوب المياه (٢٢٩) ، ولذا بات الاتجاه الى انشاء السكك الحديدية ، مبلورا فى أحد جوانبه الهامة حركة دعم طرق اتصال الموانىء بالمجتمع ، التى تخدم بطبيعة الحال البحرية التجارية ٠

٢ ـ السكك الحديدية :

سبق تناول ظروف انشاء السكك الحديدية فى عهد عباس الاول ، وكيف جاءت خدمة البحرية التجارية الأجنبية (الانجليزية) من أهم دوافعها ، وان كانت اتجهت فى الخطوات التنفيذية فيما بعد ، لخدمة المجتمع المصرى ، حيث جاءت فائدتها الحقيقية للملاحة أنها تصل الموانىء بالظهير ، وامتدادا لميزاتها هذه علاوة على ما تسهم به فى حركة وعمران المجتمع الداخلى ، ورث سعيد باشا هذا المشروع الهام عن سلفه (٢٣٠) ، وامتد اتساع الميراث ليشمل عهد اسماعيل باشا بأكمله ، وعموما للوقوف على ماكان من أهميتها فى ربط الموانىء بالداخل ، أو بعضها البعض ، نورد المستخرج الاحصائى لأهم الخطوط كما يلى (٢٣١) :

(٢٢٩) د٠ عبد الحكيم الرفاعى : مرجع سابق ، ص ص : ٩١٢ ، ٩١٣ ٠

ـ د٠ عبد العزيز مهنا : مرجع سابق ، ص ص : ٢٥٢ ، ٢٥٣ ٠

ـ الوقائع المصرية : العدد : ٥٩٦ الأحد ٢٩ محرم ١٢٩٢ هـ/٧ مارس ١٨٧٥ ٠

(٢٣٠) جاء الموقف العثمانى مشجعا على هذا المشروع عكس القناة ، بسبب التأثيرات الانجليزية ، وفى ضوء ذلك كتب رشيد باشا الى سعيد باشا فى ١٠ فبراير ١٨٥٥مشيدا بالمنافع والمزايا التجارية والسياحية التى تعود من وراءه « وان الدولة العثمانية تعتبرها من المشروعات التى ترغب فى تحقيقها » ، ـ د٠ عبد العزيز الشناوى : قناة السويس ، جـ ١ ، ص : ٩٩ ٠

(٢٣١) مستخرج بمعرفة الباحث عن : ـ

ـ د٠ أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٢٣٢ ـ ٢٣٤ ، ـ فريدريكو بنولايك : مرجع سابق ، ص ص : ١٠٣ ، ١٠٤ ٠

ـ أ٠ف٠ دى كوسون : نبذة فى تاريخ السكك الحديدية المصرية ، تعريب محمد فهمى ، مجلة السكك حديد الحكومة المصرية ، العدد الثالث السنة الأولى ، مارس ١٩٣٢ ، ص ـ ص : ١٩ ـ ٢٢ ٠

ـ مصطفى بك أمين : تطورات السكك الحديدية بالقطر المصرى وتطورات قضبانها « المجلة نفسها » العدد العاشر السنة الأولى ، أكتوبر ١٩٣٢ ، ص ـ ص : ٤ ـ ٩ ٠

ـ د٠ محمد محمود عقيل : ربط الاسكندرية بداخل الجمهورية بالطرق الملاحية « بحث ضمن » مجموعة المحاضرات العامة ١٩٦٥/٦٤ ، جامعة الاسكندرية ١٩٦٥ ، ص ـ ص : ٤١٨ ـ ٤٢٢ ٠

Regny, E. : op. cit., — Tome 1, p. 39. — Tome 2, pp. 53, 54. — Tome 3, p : 76.

السنة	الخط الحديدى		ملاحظات
	من	الى	
١٨٥٤	القبارى	دمنهور	تمت خطوط الاسكندرية ١٨٥٣
١٨٥٤	دمنهور	كفر الزيات	
١٨٥٥	كفر الزيات	طنطا	
١٨٥٦	طنطا	بنهـا	
١٨٥٦	بنها	قليوب	
١٨٥٦	قليوب	القاهرة	تم ازدواجه عام ١٨٦١
١٨٥٧	طنطـا	محلة روح	
١٨٥٨	القاهرة	السويس	
١٨٥٩	محلة روح	سمنود	
١٨٦٠	بنها	الزقازيق	تم ازدواجه عام ١٨٧٠
١٨٦١	بنهـا	ميتبرة	
١٨٦٣	سمنود	طلخا	

السنة	الخط الحديدى		ملاحظات
	من	الى	
١٨٦٣	طنطا	طلخا	
١٨٦٣	محلة روح	زفتى	
١٨٦٣	قليوب	الزقازيق	
١٨٦٣	محلة روح	دسوق	٦٤/٦٥ تم ازدواج القاهرة - الاسكندرية
١٨٦٥	قليوب	القناطر الخيرية	١٨٦٥ ازدواج طنطا - بنها
١٨٦٦	طنطا	شبين الكوم	١٨٦٦ ازدواج بنها - قليوب
١٨٦٦	امبابة	المنيا	
١٨٦٧	الزقازيق	الاسماعيلية	
١٨٦٧	الاسماعيلية	السويس	
١٨٦٨	الواسطى	الفيوم	
١٨٦٨	الفيوم	ابوكساه	
١٨٦٨	طلخا	دمياط	

السنة	الخط الحديدى		ملاحظات	السنة	الخط الحديدى		ملاحظات
	من	الى			من	الى	
١٨٦٩	أبى كبير	الصالحية	١٨٧٠ وصلات فرعية لضواحى القاهرة	١٨٧٦	سيدى جابر	أبى قير	
١٨٧٠ ١٨٧٢	المنيا باشتيل	ملوى ايتاى البارود	١٨٧٠ وصلة فرعية من خط الصعيد لببا وأيضا ازدواج خط الصعيد الى اسيوط	١٨٧٦	أبى قير	رشيد	
١٨٧٤	ملوى	اسيوط	١٨٧٠ ، وازدواج القاهرة اسماعيلية ـ السويس مرورا بالزقازيق				
١٨٧٥	قلين	كفر الشيخ	وصلة فرعية من أسيوط لفرع النيل سنة ١٨٧٥				

ومن هذا الاحصاء يتضح أن الموانىء البحرية الاسكندرية ، دمياط ، رشيد ، البرلس ، على ساحل البحر المتوسط ، قد وصلتها الخطوط الحديدية ، التى تربطها بمنطقة الدلتا والقاهرة ، وذات الطريق يتصل بصعيد مصر ، ونفس الشىء بالنسبة للسويس ، وان كان اتصاله المباشر ، يجىء بالاسماعيلية فالزقازيق ثم القاهرة ، حيث تجتمع عند أخيرتهم محطات السكك التى تصله بالدلتا والصعيد ، وان كان قد بقى ميناء بور سعيد دون اتصال حديدى (٢٣٢) ، وبوجود السكك الحديدية ، أصبح التغلب على مشكلة انحسار المياه التى تعوق الملاحة ، مطلبا متاحا ، ومن خلالها توفر عامل السرعة فى نقل الركاب ، أو البضاعة سريعة التلف، والبريد ، وأصبحت تشكل مع الملاحة النيلية عنصرى التكامل ، الذى يخدم حركة الموانىء ، ويعود بالفائدة على البحرية التجارية ، مع ملاحظة أنه بافتتاح قناة السويس ، تراجع دور كليهما وذلك بالنسبة للخطوط التى تربط بين الموانىء على الساحلين ، حيث حلت القناة محلهما ، فى الربط الملاحى المباشر ، وفى هذا المجال يذكر الدكتور أحمد الحته ، « بلغت الأرباح من الخط الحديدى فى الطريق البرى قبل فتح القناة ٧٥٠٫٠٠٠ جنيه مصرى فى السنة ، أما بعد فتح القناة ، فان الخط من القاهرة الى السويس عن طريق الصحراء ألغى فى سنة ١٨٦٩ ، بعد انشاء خط القاهرة ـ الاسماعيلية ـ السويس ، كما أن دخل الخط من القاهرة الى الاسكندرية نقص كثيرا » (٢٣٣) ، وبذلك اقتصر دور كليهما على ما يؤديه داخل مصر ، أو ما يصله مباشرة بين الداخل وأيا من الموانىء ، ومع ذلك بقيا معا ميراثا يوفر الاتصال بين الموانىء والظهير ، ازاء حركة البحرية التجارية ٠

٣ ـ التلغراف :

تبدو أهمية الخطوط اللاسلكية للبحرية التجارية ، من كونها تقوم بتحقيق الاتصالات البرقية بين الموانىء للوقوف على حركة التبادل الخارجى اللازمة للسفن بها ، فضلا عن ذلك امكانية ترتيب الأمور الادارية عن طريقها بين التوكيلات الملاحية المختلفة التى تتبع السفن التجارية ، ولذا تقتصر الاشارة الى ما يتصل بهذا الجانب ٠

---

(٢٣٢) وجد مشروع لتوصيل بورسعيد ، دمياط ، العريش ، ولكن بعد اجراء تركيباته عام ٧٤ ، ١٨٧٥ قبع فى مهده ، وقيل بسبب التكاليف ، أو حيث توجد القناة وصعوبة عبور الخط الى العريش ، وهو الذى كان مستهدفا وصوله للشام وقيل لعدم وجود مصادر مياه ، ولم يتم مدها بالسكك الحديدية قبل ١٨٩٣ ٠

ـ د٠ زين العابدين شمس الدين : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٣٤ ـ ١٣٦ ٠

(٢٣٣) د٠ أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص : ٢٣٤ ٠

وقد أدخل فى مصر « نظام الرسائل البرقية بالاشـــارات فى عهد محمد على ، اذ بنى فى سنة ١٨٢٠ خطا مكونا من ١٩ برجا من رأس التين بالاسكندرية الى القلعة بالقاهرة ٠٠ فكانت الرسائل ترسل بالاشارات من برج الى آخر (الطريقة القديمة) ، فتصل من الاســـكندرية الى القاهرة فى ٣٥ دقيقة ، وكان هذا التلغراف مخصصا للوالى ، وفى سنة ١٨٤٠ بنى خطا آخر مكونا من ١٦ برجا من القاهرة الى السويس ٠٠ لارسال الرسائل عن حركة السفن والمسافرين » (٢٣٤) ٠

وفى عهد سعيد باشا أدخل التلغراف الكهربائى (الطريقة الحديثة)، وقد افتتح أول خط برقى حسب تلك الطريقة بين عامى ١٨٥٥/٥٤ من القاهرة الى الاسكندرية ، ثم من القاهرة الى السويس رأسا ، ثم دمنهور ــ رشيد ، وقد بلغ طول الخطوط ٥٣٧ كيلومترا (٢٣٥) ، وقد قامت بهذه العملية احدى الشركات الانجليزية التى تعاقدت معها الحكومة ٠

هذا على الصعيد الداخلى ، أما على صـــعيد ربط الموانىء المصرية بالخارجية ، وهى أكبر أهمية نظرا لتجوال السفن فى البحار ، فانه « فى سنة ١٨٥٦ تم اتصال انجلترا وأوربا بمصر عن طريق مد كابل (سلك) بحـرى الى الاســـكندرية على يد شركة التلغراف الشرقيـــة » (٢٣٦) Eastern Telegraph Comp .

ولما كان قد وجد لدى الشركة ذاتهـا مشروع لمد كابل بحرى بين السويس وبومباى ، وقام مندوبها جسبورن Gisborne بالتفاوض مع الحكومة المصرية لمنح الشركة امتيازا مدته خمسون عاما لمد خطوط أرضية عبر مصر تربط بين كابلى الاســكندرية والسويس ، وامتنعت الحكومة ، الا أنه بنشوب ثورة الهند ١٨٥٧ ، وحاجة انجلترا لسرعة الاتصال بها ، أن قامت بمد خط بحرى من السويس الى عدن عن طريق القصير وسواكن ومصوع بين عامى ١٨٥٩ ، ١٨٦٠ ، وعدن بومباى ١٨٦٢ (٢٣٧) ٠

وعلى الرغم من أن بريطـــانيا كانت خلف هذا الاتصال الخارجى لدوافع سياسية ، فانه كان يمكن للسفن التجارية الاســـتفادة من تلك الخطوط ٠

---

(٢٣٤) المرجع نفسه ، ص ص : ٢٦٢ ، ٢٦٣ ٠

(٢٣٥) د٠ أحمد احمد الحته : مرجع سابق ، ص : ٢٦٣ ، ــ د٠ امين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص : ١٤٧ ٠

ــ جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ٨٢ ٠

(٢٣٦) نفس المرجع والصفحة ٠

(٢٣٧) نفس المرجع والصفحة ٠

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد ازدادت الخطوط التلغرافية وقدرها البعض بأكثـر من ٥٢٠٠ كيلومتر فى مصر ، ونحو ٢١١٠ كيلومتر فى السودان (٢٣٨) ، والبعض الآخر بنحـو ٥٥٠٠ ميل اجمـالا استهلكت ١٠٥٠٠ ميل سلك (٢٣٩) ، هذا علاوة على ما تم لحساب شركة تلغراف البحر المتوسط الانجليزية .Anglo-Miditerranean Telegraph Comp وشركة قناة السويس والتزامها بالرمل (٢٤٠) ، وقد جاءت ترك الخطوط ذات أثر هام سواء فى ربط الموانىء بداخل البلاد ، أو بعضها البعض فى الاطار المحلى أو الخارجى ، وقد جاءت تفاصيلها فى هذا المضـــمار حتى عام ١٨٧٢ فى ٧٣ مكتبا ، قدر لخطوطهـــا نحو ٧٢٨٥ كيلومترا تحوى ١٤٨٦٣ كيلومترا من السلك التلغرافى تقريبا (*) .

ولما كانت مصر تعنى بأمور ربط سواحلهـا بداخـــل البلاد ، ثم لاهتمامها بأمور السودان ، من ثم جـاء انشاؤها تلك الخطوط فى هذه الجهات (٢٤١) ، فى الوقت الذى اهتمت الدول الأجنبية بشئونها فى مصر والمناطق الخارجية المارة عن طريقها بحريا ، ولذا جاء اهتمامها بانشـاء تلك الخطوط وفاء بهذه الأغراض ، وهو مانجده فضلا عن اهتمام بريطانيا وفرنسا ، لدى ايطاليا التى عقدت اتفاقا مع شركة البحـــر المتوســـط الانجليزية عام ١٨٧١ لمد خط بحرى بين مصر وبرنديزى ، أحالتـــه فى مارس ١٨٧٣ الى شركة التلغراف الشرقية استعجالا لانشـائه (٢٤٢) ، ومن ثم أوضحت هذه الأمور والاهتمامات الدولية المكثفة بأمور الاتصالات، أهمية هذه الانشاءات للملاحة البحـــرية حول الموقع الجغرافى المصرى ، فهى تصل الدول وبعضها البعض من جـانب ، وتقدم خـدمات الاتصـال للسفن فى مختلف الموانىء من جانب آخر ، وعلى هذا الأساس بدت خطوط الاتصال حلقة هامة ضمن الظروف المهيئة لقيام نشاط بحرى مصرى .

---

(٢٣٨) د. أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص ص : ٢٦٣ ، ٢٦٤ .

(٢٣٩) السيد فهمى بك : طرق المواصلات بحث « اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته » ، ص : ١٥٩ .

(٢٤٠) Rogey, E. : Op. cit., Tome 3, p. 74.

(★) للوقوف على تفاصيلها يمكن الرجوع الى الرسالة الأصـلية فى كلية بنات عين شمس ـ قسم التاريخ ١٩٩١ ، للباحث وبنفس عنوان هذا الكتاب ، ص : ١٥١ .

(٢٤١) بدىء فى اقامة أول عامود تلغرافى فى سواكن الأحد ٢ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ/ ٢٠ مارس ١٨٦٥ .

ـ سعيد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص ص : ١٠٣ ، ١٠٤ .

ـ د.شوقى الجمل : سياسة مصر .. ، ص : ٨٤ .

(٢٤٢) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٣ الوقائع المصرية ، ملف التلغراف ، مستخرج عن الوقائع المصرية العدد ٥٠١ بتاريخ الثلاثاء ٤ صفر ١٢٩٠ هـ/ أول أبريل ١٨٧٣ .

ونخلص من هذا العنصر مع مختلف العناصر السابقـــة له الى عدة حقائق ساعدت أو دعت لقيام بحرية تجارية مصرية ، ففى مقدمة الدوافع ظروف التبادل الدولى التى شهدت تطورا ملحوظا فى التجارة البحـــرية من حيث نقل البضائع والركاب والبريد وغيرها والتى جاء على أثرها تطور حركة الملاحة الدولية ، ثم الظروف السياسية من حيث اتصــــال مصر السياسى بالدولة صاحبة السيادة (العثمانية) أو الدول الأجنبيـة من جـانب ، ثم بينها وبين الملحقات المصرية من جـانب آخر ، بالاضافة الى مشاركة مصر فى المعارك الحربية وما كانت تدعو اليه الحاجة فى معاونة السفن التجارية للأسطول الحربى من حيث النقل والتموين ٠

كذلك برز من بين الدوافع الهامة تطور الاصلاحات الملاحية ، حيث الانفاقات المتزايدة التى أنفقتها الحكومة المصرية في اصــــلاحات الموانىء وانشاء أحواض السفن وتطوير الترسانة والمدرسة البحرية ، بالاضـــافة الى انشاء الفنارات وعلامات الارشاد وكذلك افتتاح قناة السويس ، حيث أبرزت هذه الاصلاحات مواءمة الموقع الجغرافى للسفن البخارية المتطورة ، وبالتالى استقطبت المزيد من السفن الأجنبية ، ومن ثم كانت ضرورة وجود بحرية تجارية مصرية تفى بغرضين أساسيين فى هذا المجال ، أولهما : بلورة نشاط مصرى فى مواجهة تزايد السفن الأجنبية ، ثانيهما : محاولة افادة هذا النشاط المصرى من انفاقات الحكومة فى مجـال الاصـــلاحات الملاحيـــة ٠

وعامة فقد كانت غالبية هذه الدوافع تحمل بين طياتها ظروفا تساعد على قيام بحرية تجارية مصرية وكان فى مقـــدمة هذه الظروف وجـود شخصية للحاكم المتفهم لأهمية وجودها ، سواء كان ذلك مع سعيد باشا ، أو اسماعيل باشا ، حيث كانت تنشئة أولهما بالغــة التأثير فى توجهه الملاحى ، وكانت طموحات ثانيهما وتطلعاته للتحديث والتواصـــل مـع معطيات الحضارة الغربية أشد أثرا ، وكان بينهما قاسـم مشترك تمثل فى استقرار حرية التجارة ، التى كان من شأنها ايجاد قاعدة تجارية لديها حرية الحركة والقدرة على المشاركة فى الأنشطة الاقتصادية فى المحيط الخارجى ، وان كان الأجانب قد استأثروا بغالبيتها ، الا أن هذه الحركات ساعدت على رواج النقل الدولى ٠

بالاضافة الى ذلك العامل وجدت فترات رواج اقتصادى منها ازدهار تجارة القطن ابان الحرب الأهلية الأمريكية ، وهذه كان من شأنها ايجاد فرص أكبر للنقل البحرى ، وذات الشيء تم بعد افتتاح قناة السويس والاصلاحات الملاحية التى قصرت من مسافات الرحلات البحرية ، وأوجدت

مجالا رحبا لنشاط السفن المصرية نتيجة اتصـــال البحرين مع المحيط الخارجي ٠

أما اذا انتقلنـــا الى الجوانب الأخرى ، تبرز أهميـــة الظـروف السياسية ، حيث لم توجد قيود تحد من انشاء أو شراء السفن التجارية ، بالاضافة الى اتساع رقعة الأملاك العثمانية التى وجدت بها موانىء عديدة يمكن للسفن المصرية الانتقال فيما بينها فى يسر وسهولة ، خاصة وأنها تتبع راية الدولة صاحبة السيادة ، كذلك وجـــود ملحقـــات مصرية فى الساحل الأفريقى ، وهذه الملحقات على الرغم من أنها كانت خارج الموضع الجغرافى المصرى ، الا آنها بدت فى ظل تبعيتها للادارة المصرية ، أشـبه بالموانىء الموجودة داخل الموقع الجغرافى من حيث خدماتها التى يمـــكن تأديتهـا للسفن المصرية ، آى أن السفن المصرية فى هذه الحالة تـزاول نشاطها فى تلك الموانىء البعيدة ، كما لو كانت فى موانيها ٠

أما على صعيد الموقع الجغرافى أو المجتمع المصرى ، فان الحـركة المتطورة لامكانات الموانىء سـواء من حيث تطـور مشاركتها فى التبـادل البحـــرى ، أو من حيث ربطهـــا بالمجتمع فى الداخـــل عن طـــريق السكك الحديدية أو الملاحة النهرية ، فقد أوجـــد هذا التطور أرضـية ملائمـــة لقيـام نشاط مصرى بحـرى يلبى احتياجاته وفق هذه الظروف المتطورة ٠

يضـاف الى جميع هذه الأمور ، أصحاب الخبرات الملاحية والمبعوثون وتلاميذ المدرسة البحرية ، الذين وجدت من بينهم عناصر قادرة على ادارة أمور السفن ، ومن ثم يمكن القول بأن الفترة من ١٨٥٤ ــ ١٨٧٩ ، وجدت ابانها الدوافع والظروف التى أملت ضرورة وجود بحرية تجارية مصرية ، وبدا وجود هذا النوع من النشـــاط يعنى الاســـتجابة لتلك الدوافـــع والاستفادة من الظروف المتاحة فى نفس الوقت ٠

الفصل الثاني

قيام البحرية التجارية المصرية

أولا : في عهد محمد سعيد باشا ١٨٥٤ ـ ١٨٦٣ :

المرحلة الأولى : ارهاصات قيام بحرية تجارية مصرية « شركة وابورات البحر الأحمر » .

المرحلة الثانية : الشركة المجيدية ١٨٥٧ ـ ١٨٦١ .

المرحلة الثالثة : مصلحة الوابورات الميرية ١٨٦١ ـ ١٨٦٣ .

ثانيا : في عهد اسماعيل باشا ١٨٦٣ ـ ١٨٧٩ :

المرحلة الأولى : الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية ١٨٦٤/٦٣ .

المرحلة الثانية : الشركة العزيزية المصرية ١٨٦٤ ـ ١٨٧٠ .

المرحلة الثالثة : مصلحة وابورات البوستة الخديوية ١٨٧٠ ..

دأبت غالبية المراجع فى تناولها لتاريخ البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤ ــ ١٨٧٩ ، على ربط بداياتة فى عهد محمد سعيد باشا بالشركة المجيدية عام ١٨٥٧ (١) ، وهذا يعنى خلو السنوات السابقة من هذا النشاط ، وقد يضفون عليها صفة الاستمرارية حتى وفاته ، أو يتم الخلط الزمنى بينها وبين شركات أخرى شهدتها مصرفى فترات مختلفة (٢) ، فيرد توقيت قيام كل منها مجافيا للحقيقة ، وربما يعود ذلك الى غيبة الوثائق التى لم يتم العثور عليها الا حديثا (*) ، وربما كان مبعثه التأخر النسبى للمدرسة التاريخية فى معالجة هذا الموضوع .

وعلى كل ، فقد ثبت فى ضوء ماجادت به الوثائق ويتناوله هذا البحث ، أن مصر منذ بدايات عهد سعيد باشا شهدت ارهاصات لقيام هذا النشاط الملاحى للأغراض التجارية أو ما يصطلح على تسميته بالبحرية التجارية ، وكان ذلك متمثلا فى التوجه لانشاء شركة كان يطلق عليها : « بواخر البحر الأحمر » تارة ، « وبواخر السويس » تارة أخرى ، ثم « الشركة المجيدية » التى كانت بلورة فعلية لمشروع قيام الشركات البحرية المصرية فى الفترة من ١٨٥٧ حتى ١٨٦١ ، وبعد تصفيتها كشركة أصبح النشاط البحرى مملوكا للحكومة من خلال « مصلحة الوابورات الميرية » ، واحتلت نهايات عهد سعيد باشا الى أن تم أيلولة موجوداتها الى المشروعات الملاحية التى بدأت فى عهد اسماعيل باشا .

وفى هذا العهد الذى امتد من ١٨٦٣ حتى ١٨٧٩ ، شهدت البحرية التجارية تكرارا مماثلا ــ ان جاز التعبير ــ لما كان فى عهد سعيد باشا ،

---

(١) منها : ــ أحمد كمال الطوبجى : مرجع سابق ، ص : ٦٢ . ــ د. سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص : ١٣ .

ــ د. محمد فهمى لهيطة : مرجع سابق : ص : ١٧٥ .

(٢) منها : ــ د. حسين خلاف : مرجع سابق ، ص : ٢٨١ . ــ د. محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦٥٩ .

(★) حسبما أفاد بذلك القائمون عليها فى دار الوثائق القومية ، حتى انه حين اطلع عليها الباحث ، كان قد بدىء العمل فى تصنيف السجلات ، أما المحافظ فلم يكن قد بدىء فى تصنيفها بعد .

بدءا من قيام الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ٦٣/١٨٦٤ ، والتى آلت موجوداتها الى الشركة العزيزية ٦٤ ـ ١٨٧٠ ، ثم انتهت ملكية النشاط الى الميرى من خلال مصلحة وابورات البوستة الخديوية التى استغرقت بقية حكم اسماعيل ، وامتدت بقاياها فيما بعد ، وقد تميز كلا العهدين بظروف تاريخية متفاوتة أدت الى هذه التحولات ، وان كانت فى جوهرها تحمل سمات التطور ، التى اختلفت بطبيعة الحال عن فترة الانتكاسة التى عانت منها البحرية التجارية المصرية فى عهد عباس باشا الأول ، ومن ثم كان رصد هذه الفترة التاريخية من الأهمية بمكان ، لما يعطيه من مؤشر يرصد التطور التاريخي لمصر والبحرية التجارية في ظل مختلف الظروف ، وهو ما تناقشه العناصر التالية ، لكل فترة على حدة ٠

أولا : فى عهد محمد سعيد باشا ١٨٥٤ ـ ١٨٦٣

المرحلة الأولى : ارهاصات قيام بحرية تجارية مصرية « شركة وابورات البحر الأحمر » :

اذا كان قد وضح من تناول نشأة محمد سعيد باشا البحرية اهتماماته بانشاء سفينة خاصة بالملاحة النيلية « ذهبية » وذلك قبل توليه الحكم ، فلا شك أنه كانت تنتظره بعد توليه حكم مصر ـ السفن البحرية التى تربط مصر تجاريا بالخارج ذات الاهتمامات وهو ما ثبت بالفعل قبل تأسيس الشركة المجيدية ، وهذا ما حدا بالباحث أن يقرن تاريخه للبحرية التجارية المصرية ببدايات حكمه ٠

وقد توافرت القرائن التى تؤيد هذه البدايات ، منها كتابات معاصريه من المنتمين للبحرية ومنهم اسماعيل سرهنك (٣) ، الذى ذكر أن

---

(٣) اسماعيل سرهنك (١٢٦٩ هـ/١٨٥٢ ـ ١٣٤٣ هـ/١٩٢٤ م) ابن سرهنك بك ابن عبد الله أفندى الذى التحق بالفرقاطة « الجعفرية » ، عام ١٨٣٠ ، ثم فرقاطة البحيرة ١٨٣١ م ، وبعد عودته من حرب القرم عين مأمور المطابخ سعيد باشا وفى عهد اسماعيل باشا عين قبطانا للباخرة قليوب بالشركة العزيزية ، ثم قبودانا للباخرة الدقهلية ثم عين باشمماونا لنظارة البحرية ، وولد لهذا الأب ابنه اسماعيل المعروف باسماعيل سرهنك ، وقد تلقى هذا الابن العلوم بالمدرسة البحرية ، ولما أتم تعليمه سافر الى انجلترا والتحق بالبحرية الانجليزية ، وبعد عودته ارتقى الوظائف حتى صار ناظرا للمدارس الحربية ، ثم وكيلا لنظارة الحربية ، وهو المنصب الذى أحيل منه للمعاش برتبة فريق ، وقد توفى عام ١٩٢٤ ، وترك لنا بعض مؤلفاته الهامة ومنها حقائق الأخبار عن دول البحار ٠

ـ زكى محمد مجاهد : الأعلام الشرقية فى المائة الرابعة عشرة الهجرية ، الجزء الثانى ، القاهرة ١٩٥٠ ، ص ، ص ص : ١٢ ، ٢٧ ، ٢٨ ٠

ـ د٠ محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦٦٦ ٠

محمد سعيد باشا بعد توليه أمور الحكم « أصدر أمره الى حافظ خليل ناظر البحرية وقتئذ بابتياع زرخين (*) ، وأربع بواخر حديدية كالتى لشركات الملاحة التجارية ، فلما اشتروها سميت الحجاز ، نجد ، القبارى ، جده ،وجعلت للبحر الأحمر ، كما جعلت بواخر الجعفرية ، السعيدية التمساح ، للبحر الأبيض المتوسط » .

وفي موضوع آخر بذات الصفحة يشير الى حافظ خليل باشا ، الذى فصل من نظارة البحرية ١٢٧٣ هـ (١٨٥٧/٥٦ م) ، يذكر « لما صدر فرمان سلطانى . بانشاء الشركة المجيدية استقدم سعيد باشا جميع بواخر البحر الأبيض (المتوسط) ، والبحر الأحمر في نقل البضائع من الثغور المصرية الى أساكل (**) الدولة العثمانية ببحر الروم والبحر الأحمر .. » .

وبالاضافة الى ذلك فقد ذكر أمين سامى فى مجال بيع الحكومة سفنا تجارية للشركة المجيدية ، أن ابتياع المجيدية أربع سفن نقالة ، كان بناء على ارادة سنية صدرت عام ١٨٥٧ ، ثم أورد أثمانها ، وان كانت قد اختلفت مسمياتها ، فكانت السفينة سوارين بمبلغ ١٠ شلن ١٩١١٧٩ فرنك ، ثم سعيد وتمساح وسويس باجمالى ٢٠٢٥٠٠٠ فرنك ، مع تعهد الحكومة بدفع ثمن ١٥٠ طونيلاطة فحم (٤) .

ومع ملاحظة أن بعض السفن كانت تحمل أسماء فى مواطن البناء الأصلية ، فانه كان يتم تغييرها أو تعريبها في بعض الأحيان ، فان هذه الاشارات تؤكد امتلاك الحكومة لسفن تجارية فى الفترة التى سبقت الشركة المجيدية ، ويدعم هذا القول ماورد فى بعض الوثائق ، فقد جاء فى أمر كريم مؤرخ ٣ رمضان ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) ما يفيد أن وابور (سفينة بخارية) « السويس » كان ضمن ثلاثة وابورات تم شراؤها للحكومة ، وقد أخذته المجيدية بمبلغ ٣٣ س ٦٦٥٨٠٤ فرنك (٥) .

(*) من السفن الحربية .

(**) أساكل مفردها اسكلة ، تعني مرفا ، وأصلها « اسقالة » ، ـ محمد علي الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٢٣ .

(٤) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، مجلد ٢ ، ص : ٢٧٣ ، وسيتم تناول التفاصيل في الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » .

(٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ قيد التحريرات الصادرة عربى افرنكى المجيدية ، سايرة بتاريخ ٣ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) من مدير القومبانية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٧٦ .

لذلك يمكن القول بوجود اتجاه قوي لدى الحكومة في مزاولة النشاط البحرى التجاري قبل قيام الشركة المجيدية ، بدليل أن هذه الشركة عند قيامها اشترت سفنا من الحكومة ، وهذا النشاط الحكومي يتأكد ــ عدا هذه الأدلة ــ من كونه عاصر في نهاياته حافظ خليل باشا الذى فصل من نظارة البحرية قبل المجيدية ، حيث تولاها من بعده حافظ مصطفى باشا في الفترة من ٧ أبريل ١٨٥٦ الى ١٥ سبتمبر ١٨٥٧ ، وان كان قد عاد اليها ثانيا حافظ خليل باشا بعد ذلك(٦) ، وكذلك وجود أمر كريم صادر الى محافظ السويس بتاريخ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ (أكتوبر ١٨٥٦) بشأن مصاريف ونظام سير السفن بين السويس وجده (٧) .

وعلى الرغم من استقراء الوثائق على هذا النحو ، فانه تظل الثغرة كامنة في ضرورة الوقوف على طبيعة ونظم النشاط البحرى التجارى المصرى في هذه الفترة ، اذ ان ما ورد في الوثائق لايضع اجابات كافية ، لأن ما عثر عليه ، خاصة من وثائق النصف الثاني من عام ١٢٧١ هـ (يناير ــ يونية ١٨٥٥) ، جاءت به الاشارة فقط لتأسيس شركة تسيير وابورات البحر الأحمر (٨) ، ثم جاءت اشارة لأمر عال صدر في المحرم ١٢٧٢ هـ (سبتمبر ١٨٥٥) تفيد صدور تعليمات باكمال النقص الموجود في مرتبات عمالة شركة بواخر البحر الأحمر من الخزينة ــ وذلك حسب النص ــ « لحين انتظام أشغال الشركة وادرارها ربحا » (٩) .

وفي ضوء هذه الاشارة الأخيرة وسابقتها ، مايفيد تأسيس شركة للملاحة التجارية ، ولكن هذه الشركة حتى سبتمبر ١٨٥٥ لم تكن قد انتظمت أمورها ، ومن ثم كانت تضمنها الحكومة تحت التأسيس في اكمال المرتبات ، وهذا يرجع تبنى الحكومة لهذا المشروع الوليد ، ومع ذلك فمن المرجح أنها كانت الارهاصات الأولى لقيام شركة بحرية في أوائل عهد سعيد باشا ، كما أن معنى التوجه لذلك من خلال شركة ، يفيد بدء سياسة جديدة استهدفت السير على غرار أوربا في مزاولة الشركات لهذا النوع من النشاط .

ومما يلفت النظر أن تلك الارهاصة استهدفت تنمية مشاركة العناصر المحلية (المصرية) ، حيث لم يرد ذكر شخص أجنبى واحد

---

(٦) جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٥ .

(٧) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٨٨٨ أوامر ، أمر رقم ٨ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ (أكتوبر ١٨٥٦) أمر كريم الى محافظ السويس ، ص : ٢٨ .

(٨) ــ : دفتر ٥٠٤ فهرس أوامر صادرة ، رقم ٤٣٣ ، رقم ٧٩٢ ، ص ، ص : ٩ ، ١٤ .

(٩) ــ : دفتر ٥٠٥ فهرس أوامر صادرة ، رقم ٧٣٥ صادر الى المالية ، ص ١٣ .

« ضمن اللجنة التى عينت فى بادىء الأمر للاشراف على أمورها » ، اذ كانت تلك اللجنة تتكون من » مهدى بك ، مختار بك ، اسماعيل فوزى بك ، نوبار بك (١٠) ، « ثم ضمت بعد ذلك كلا من » حسين كامى أفندى مدير الشرقية السابق ، حسين فوزى من المستودعين (١١) ، « وقد طرأت بعض التعديلات على هذا التشكيل ، ففى أمر كريم صدر فى ١٥ ذى الحجة ١٢٧٢ هـ (أغسطس ١٨٥٦) تم تأليف لجنة تضم كل من ابراهيم فوزى رئيسا ، وعضوية كل من حسين كامى بك ، محمد سعيد أفندى المعاون بالخزينة ، وحسين فوزى أفندى » للنظر فى تحويل أموال صندوق الأيتام كى يتم استثمارها بصفة المساهمة والربح فى هذه الشركة التى أطلق عليها « شركة بواخر السويس » (١٢) ، وذلك فى مقابل الأسهم التى تصدر باسم الشركة المذكورة ، وهذا بالنسبة لمن يوافق على تحويل أمواله من ذوى الاستحقاق ، أما من لايقبل التحويل فتصرف أمواله من صندوق الأيتام (*) .

وفى الواقع ، فان هذه النصوص تضع الباحث أمام عدة استنتاجات، فى مقدمتها ، أن اتاحة الفرصة لمشاركة عناصر مصرية فى مشروعات من هذا القبيل كانت تمشيا مع السياسة التى انتهجها سعيد باشا ازاء حرية التجارة ، ثانيا : أنه فى تلك الفترة المبكرة لم يكن قد اتضح بعد التوجه الأجنبى للباشا ازاء اشراك عناصر أجنبية فى النشاط البحرى التجارى ، وانما كان الاعتماد على عناصر مصرية ، ثالثا : يرجح هذا التكوين المصرى وجود كفاءات مصرية لديها الاستعداد فى ادارة مثل هذه المشروعات ، وأخيرا فان الاشارة لتحويل أموال صندوق الأيتام توضح نزوع الباشا الى تكوين الشركات التى تعتمد فى بعض مساهماتها على الأهالى (العناصر المحلية) ، ولم يكن نزوعه لأن تحتكر الحكومة البحرية التجارية فى ملكيتها ، وهذا يعنى ابتعاد الباشا عن سياسة الاحتكارات .

على أن ثمة ترجيحا فى أن يكون ذلك النزوع الى تكوين شركة ، مرتبطا بضائقة الحكومة المالية ، التى ذكر البعض مقدماتها فى تلك الفترة ، وخاصة عام ١٨٥٧ ، حيث لم تكن مرتبات الموظفين قد دفعت على الرغم من أن الميرى قد تم تحصيله فى نفس العام مقدما ، وقد بلغت الأموال

---

(١٠) ـ : دفتر ٥٠٤ فهرس أوامر صادرة ، رقم ٤٤٤ ، ص ٩ .

(١١) نفس المصدر والصفحة ، ـ رقم ٦٠٧ ، ص : ١٣ .

(١٢) (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : محفظة ١٢ خزينة ، وثيقة رقم ٥٧٤ بتاريخ ١٥ ذى الحجة ١٢٧٢ هـ من الجانب العالى الى الخازندار .

(★) راجع ما تم تناوله عن هذا الموضوع فى فصل خاص عنوانه « المؤسسون والمساهمون » فى رسالة المؤلف غير المنشورة بجامعة عين شمس .

المستحقة للبيوت التجارية ٨٠٠ر٠٠٠ جنيه انجليزى ، وفيه أثيرت امكانية عقد قرض خارجى لأول مرة (١٣) .

ومن ثم يرجح أن اتاحة الفرصة لهذه المساهمات كانت نوعا من تخفيف مدفوعات الحكومة النقدية فى رأسمال الشركة ، أو أن اللجوء الى افتتاح المساهمات كان اضطرارا ، وعلى أية حال فقد كانت شركة وابورات البحر الأحمر هى الارهاصة الأولى للنشاط البحرى التجارى المصرى ، أما عن تغيير مسماها بعد ذلك الى شركة بواخر السويس ، فمن المرجح أن يكون ذلك بسبب تركيز نشاطها فى محور ملاحى قصير يدور حول ميناء السويس ، حيث كان هذا الميناء هو موضع الاهتمام المركز آنئذ استباقا مع المشروع الملاحى « قناة السويس » ، أو أن يكون مدلول ذلك محاولة قصر نشاط السفن التجارية بين السويس والقلاع الحجازية التى تم احالتها على محافظة السويس منذ شوال ١٢٧٢ هـ (يونيه ١٨٥٦) (١٤) ، على اعتبار أنها أداة الربط بين تلك المواقع ، أو أن يكون ذلك تحديدا لنشاطها سواء لعدم توافر أعداد السفن ، أو لعدم ادرارها أرباحا ، حيث وضح من الاشارات السابقة ، أن مرتبات العاملين فى هذه الشركة ، قد تم استكمالها من الخزينة .

ويبدو أن هذه الارهاصة ، كانت تمضى بالنشاط البحرى صوب تأسيس الشركة المجيدية ، حيث استمرت أموال صندوق الأيتام (بيت المال) ضمن رأسمال المجيدية ، كما استمر أيضا غالبية أعضاء لجنة الادارة بعد ذلك فى ادارة المجيدية ، ويرى الباحث أن هذه الأخيرة كانت التطور فى الارهاصة الأولى ومن ثم لم تكن وابورات البحر الأحمر أو بواخر السويس الا البداية ، بينما جاءت المجيدية تطورا لتلك البداية .

المرحلة الثانية : الشركة المجيدية ١٨٥٧ ـ ١٨٦١ :

اذا كان العرض السابق قد أبرز حث سعيد باشا لمشاركة رأس المال المصرى فى المشروعات الملاحية ، فان المجيدية قد جاءت معبرة عن واقع مصر آنئذ ، حيث لم يكن بمقدور الأموال المصرية أن تستمر بمفردها فى الحلبة ، حيث نشهد فى هذه الشركة الجديدة مشاركة رأس المال الأجنبى، مساهمة وادارة ، سواء كان ذلك نتيجة للتوافد ، أو لاستقرار جرية

---

(١٣) جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٣١ .

(١٤) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٦١٨ جـ ٥ صادر معية ، رقم ١٨٩ بتاريخ ٢٣ شوال ١٢٧٣ هـ ، من الخازن الى مفتش الروزنامه ، ص : ١٨٩ .

التجارة والاتجار ، أوتشجيعا من الباشا للعناصر الأجنبية أو استفادة هذه العناصر بالفرص المتاحة ٠

واذا كانت تجـربة وابورات البحـر الأحمر أو بواخر السويس ، قد أبرزت اقدام رأس المال المصرى الخالص ، وأثبتت أن المجيدية لم تكن كما ذكر البعض « أول شركة مساهمة للملاحة البحرية » (١٥) ، الا أن المجيدية أثبتت وبحق « أول تجربة لشركة ملاحة تجـارية يشارك فيها رأس المال المصرى والأجنبى فى عهد سعيد باشا » ، وجـاءت نموذجـا لمشروعات الفترة بعد تزايد استثمارات الأجانب ٠

وعامة فان خطوات التدرج أو التحول من النشـاط السـابق « الارهاصة » صوب المجيدية ، لم تتضـح تفاصيله فيما تمت مطالعته ، ولكن يمكن القول بأن البداية الحقيقية لهذه الشركة جـاءت مع صـدور الفرمان الشاهانى (السلطانى) من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر ، بتصديقه وموافقته على قيـام الشركة المجيدية نسبة الى الاسم السلطانى وكان ذلك بتاريخ أواسط شهر ربيـع الأول ١٢٧٣ هـ (نوفمبر ١٨٥٦) ، حيث جاء فى مقدمتـه ما يفيد الموافقة والقبول على « تشكيل شركة بحرية لسير سفائن فى البحر الأحمر والبحـر الأبيض (المتوسط) باسم دولتنا العلية ، مدة امتيازها ثلاثون سنة ٠٠ » (١٦) ٠ "Le Medjide Compagnie de Navigation a Vapeur sur la mer Rouge et la Mediterrannee" (١٧) ، وقد ذكر البعض أن رأسمالها كان ٢٠ مليون فرنك ، مقسمة الى ٤٠٫٠٠٠ سهم قيمة السهم الواحد ٥٠٠ فرنك (١٨) ، وآلت الى هذه الشركة أموال وسفن الشركة السابقة « بواخر السويس » بالاضافة الى مساهمات أخرى من المصريين والأجانب (*) ٠

---

(١٥) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص : ١٩ ٠

(١٦) دار الوثائق القومية : سجل فرمانات جـ ٥ مكرر : ترجمة فرمان ٨٥١ ، بتاريخ أواسط ربيع الأول ١٢٧٣ هـ ، من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر « فرمان تاسيس المجيدية » ٠

(١٧) ــ (دواوين الخدمات ــ مجيدية) : محفظة ٢ ملف بوالص الشحن ، فاتورة نقل بضائع د٠ت ٠ Reglement du Fret

(١٨) ــ : سجل م/٦/٣/١ قيد التحريرات الصادرة عربى افرنكى ، بتاريخ ٣ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ من مدير المجيدية الى ناظر أمور خارجية ، ص : ٧٤ ٠

ــ د٠ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، جـ ٢ ، مطبعة البابى الحلبى ، مصر ط ١٩٤٧/١ ، ص ص : ٨٢٠ ، ٨٢١ ٠

ــ شرح القانون التجارى الأهلى ، ص : ٤٢٤ ٠

(★) للمزيد تم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « المؤسسون والمساهمون » وهو ضمن دراسة الباحث غير المنشورة المحفوظة بجامعة عين شمس ١٩٩١ ، ولم يتضمنه هذا الكتاب ٠

ومن المرجح ان اقتراح اسم الشركة كان من سعيد باشا ، على الأقل دليلا على حسن نواياه تجاه السلطان العثماني ، خاصة ازاء خضم مشكلات القناة ، وعلى اعتبار أن هذه الشركة تشارك القناة في الاهتمام الملاحي ، بيد أن هذه التسمية كانت لها دلالات أخرى على صعيد الامتيازات ، فهي بذات النسب السلطاني الذى يظلل أملاكا عثمانية شاسعة تضم مناطق بحرية كثيرة ، وبمعنى آخر كان هذا النسب طريقا لحصولها على بعض المزايا الملاحية في الموانىء العثمانية ، أو على الأقل الرضا السلطاني كما أن سفنها العاملة في البحار تخضع للراية العثمانية تبعا لكون مصر ولاية من ولاياتها ، وكان معنى صدور الفرمان أن المشروع الذى تقدم به الوالى قد نال التأييد العثماني في مجال العمل البحرى الدولى .

أما النظم الأساسية للشركة وما منح لها من امتيازات ، فقد تضمنتها مواد الفرمان التسع (١٩) ، حيث نصت المادة الأولى ، على أنه اذا انتهت مدة الامتياز ورغب في تجديدها ، أو تغيير النظام بشكل آخر ففى هذه الحالات يجب استئذان الدولة العلية .

وقد نصت المادة الثانية على أنه ، لكون هذه القومبانية (الشركة) تتعلق بالحكومة المحلية ، فان جميع السفن التى تعمل فيها تحمل علم الدولة العلية كسفن مصر الشاهانية ، وعليه اذا ظهر أى نزاع من طرف أحد المساهمين على الحكومة ، يكون الفصل والحكم بمقتضى قانون المحكمة التجارية ، ولالزوم للمراجعة للخارج لفصل النزاع مطلقا .

ولعل أهمية هذا النص في أنه يمس مسا خفيفا الامتيازات الأجنبية وحقوق الأجانب في المشاركة في مثل هذه المشروعات ، ولكنه في ذات الوقت يوضح كيفية حل المنازعات مع المساهمين منهم ، في أنها تخضع للمحكمة التجارية ، ولا يتم النظر في هذه النزاعات في الخارج ، حيث الملكية للحكومة المصرية (*) ، وأما ابحار السفن دوليا فهي كما أشير سابقا تحمل أو ترفع العلم العثماني ذى « اللون الأحمر » (٢٠) .

وقد ذكرت المادة الثالثة أن الضباط والأنفار الذين سيعملون في بواخرها ، يتم انتخابهم من بين المتمرنين من « أساطيل الهمايوني الكائنة

---

(١٩) دار الوثائق القومية (فرمانات) : ترجمة فرمان رقم ٨٥١ مكرر جـ ٥ بتاريخ أواسط ربيع الأول ١٢٧٣ هـ من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر « فرمان تأسيس الشركة المجيدية » .

(*) المصدر نفسه ، وسيتم الحديث تفصيلا عن سائر الموضوعات في الفصول التالية « ادارة البحرية التجارية ـ التوكيلات البحرية ـ نقل الركاب والبضائع » .

(٢٠) د. عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس .. جـ ١ ، هامش (٢) ص : ٣٦٦ .

فى ترسانة دار السعادة (الأستانة) أو الاسكندرية » بشرط أن يكون لديهم إلمام كاف بأعمالهم ومتطلباتهم » ، ثم أشارت المادة الرابعة الى أن سفن الشركة مكلفة بنقل مأمورى الحكومة والعساكر البرية والبحرية بنصف الأجرة المقررة ، وتوصيل التحريرات الرسمية والأوامر الموجودة الى الموانىء مجانا ، ولا تقبل الركاب العاديين عن طريق توصية أو التماس، أى لا يتم انتقالهم بالمجان أو بدون أجرة .

وفى مقابل هذه الأمور تضمن الفرمان بعض الامتيازات ، التى كان قد طلبها سعيد باشا فى التماساته السابقة من الباب العالى ، حيث أشارت المواد من الخامسة الى التاسعة الى أن كل الأدوات والآلات التى ستحضر للقومبانية من الخارج من أى نوع « معفاة من الرسوم الجمركية » .

كذلك تقرر إنشاء ترسانة فى القصير أو السويس لأجل اصلاح السفن ، وكذلك فى الموانىء الأخرى ان تطلب الأمر ذلك ، على أن تدفع الشركة التكاليف ، كما أن الأراضى اللازمة للاصلاحات تعطى للشركة مجانا اذا كانت مملوكة للحكومة المصرية ، عدا الموانىء الأخرى وخاصة مصوع فهى بأجر ، وبعد انتهاء مدة الامتياز تسترد الحكومة أرضها مجانا من الشركة ، وتدفع أثمان المبانى والانشاءات اذا وجدت .

وعلى هذا الأساس جاءت المجيدية ، وقد امتلكت سبع سفن تجارية سواء بالأيلولة من الشركة السابقة « بواخر السويس » ، أو بالشراء مما كانت تمتلكه الحكومة ، وقد عملت أربع من هذه السفن فى البحر الأحمر ، وثلاث فى البحر المتوسط .

وقد وضعت المجيدية تحت رياسة الأمير مصطفى فاضل ابن ابراهيم باشا ، يعاونه مجلس ادارة ، تم انتخاب أعضائه واعتمادهم عن طريق الجمعية العمومية ، التى تم تشكيلها من الأعضاء المؤسسين والمساهمين (أرباب الحصص) .

وقد كان هذا المجلس خليطا من المصريين والأجانب ، من بينهم نائب الرئيس وكان نوبار بك (باشا) ومدير عموم الشركة ، ولم يكن هذا المجلس ثابتا فى شخصياته أو أعداده ، حيث كان التغيير يتم وفق ما تراه وتقره الجمعية العمومية .

وقد ضم هذا المجلس فى بدايته علاوة على نوبار بك ، كل من الأعضاء عبد الله بك ، حسن كامل (كامى) بك ، اسماعيل فوزى بك ، مختار بك ، سعيد أفندى ، ومن الأجانب المسيو دمريكو Dumreicher والمسيو ليفى ، المسيو باستري Pastre ، المسيو شنيرز

، Huge-Thurburn قنصل هولندا العام ؛ هوج ثوربرن Ruyssenares
المسيو زكالى Zaccali (٢١) .

وكما هو ملاحظ فان هذا المجلس قد ضم بين أعضائه أسماء شاركت في ادارة الشركة السابقة على المجيدية ومنهم « نوبار بك » ، اسماعيل فوزى ، مختار بك ، سعيد أفندى وهذا يدعم ما ذهب اليه الباحث في القول بأنها كانت تحولا على طريق التطور في النشاط ، كما ضم أجانب اتساقا مع كونهم مساهمين جدد تحتم نظم الشركات تمثيلهم في الادارة ، وكانت هى الأخرى معلما على طريق المساهمة المصرية والأجنبية فى هذا المشروع .

غير أنه نشأت صعوبات جمة (*) اعترضت مسيرة مجلس الادارة ، فقدم الأمير مصطفى فاضل (ناظر ديوان المالية منذ ١٨٥٧) استقالته من رئاسة الشركة بتاريخ ١٧ شعبان ١٢٧٦ هـ (٩ مارس ١٨٦٠) (٢٢) ، ولكن يبدو أنه لم يتم قبولها ، حيث عقدت الجمعية العمومية اجتماعها فى ٣٠ ابريل ١٨٦٠ برئاسته ، وفي هذا الاجتماع تقرر أن يكون مجلس الادارة من أربعة أعضاء فقط تحت رئاسته ، وكانوا ثلاثة مصريين هم نوبار بك ، عبد الله بك ، عبد الرحمن بك (رشدى) ، وأجنبى واحد هو ادوار ديرفيو الذى كان مديرا للشركة ، ولكن حل بدلا منه فى التاريخ ذاته عبد الرحمن بك (٢٣) ، وذلك أثر حركة شاملة استهدفت تعريب الادارة ،

---

(٢١) ـ دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٧ قيد التحريرات الصادرة ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى حسن افندى وكيل السويس ، ص : ١٠ .
ـ سجل م/٦/٢/٢ قيد التحريرات الصادرة ، رقم ١ بتاريخ ١١ شوال هـ (١٨٦٠) من مدير المجيدية الى المدير السلف ديرفيو ، ص : ١ .
ـ جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٣ .
ـ عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، جـ ١ ، ص : ٤٠٦ .

(*) سيتم تناول ذلك فى الفصل الخاص « الادارة الحكومية للبحرية التجارية المصرية » .

(٢٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : محفظة رقم ٣ ، ملف مكاتبات مجلس ادارة القومبانية المجيدية عن :
Ducoment No 383, Le Prinse Prisident du le Conseil d'Administration de la Medjdie Messieurs les Administrateurs, Alexandrie 5 Marce 1860.

(٢٣) ـ : سجل م/٦/١/٧ قيد التحريرات الصادرة ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى وكيل المجيدية بالسويس وآخرين ، ص : ١ .
ـ سجل م/٦/٤/٣ صادر ووارد عربى ، رقم ١ بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٧ هـ/١٢ مايو ١٨٦٠ من المدير الى الوكلاء بمصر ، ص : ٣ .

واحلال العنصر الوطني (المحلي) محل الأجانب ، وعلى حد تعبير الوثائق « حيث لافائدة لهم في المستقبل » (٢٤) ٠

ويبدو أن هذا التغيير كان جزءا من حركة شاملة سرت في المجتمع اثر تغير سياسة الحاكم ، التي عبر عنها في خطبة سابقة بتاريخ ١٩ نوفمبر ١٨٥٩ واعتبرها أحمد عرابي أساس «مصر للمصريين» (٢٥) ، وان كان قد أقرن بذات الخطبة اقراره معاشات وبعض أراض لمن يترك خدمة الميرى (٢٦) ٠

واذا كانت تلك الخطبة قد جاءت في أعقاب الخلافات الشخصية والسياسية الدولية من جراء مشروع القناة ــ ابان توتر واضطراب ــ وقد سبقت الاشارة الى ذلك في ظروف قيام النشاط ، الا أنها تركت آثارا عانت منها الشركة المجيدية ، فقد استشرت الخلافات بين عامليها المصريين مع الأجانب من جانب ، وانسحاب المساهمين الأجانب من ناحية أخرى ، خاصة بعد صدور الأمر العالي في ابريل ١٨٦٠ ، بأن تشترى الشركة على ذمة الحكومة الأسهم التي للأوربيين ٠

وبالطبع لايمكن انكار فائدة التمصير خاصة في الاستثمارات مادامت رؤوس الأموال قادرة على ذلك ولكن مما زاد من فداحة الأمر بالنسبة لمسيرة الشركة ، أن خزانتها كانت تعاني من نقص السيولة النقدية ، وقد أشارت الى ذلك وثيقة مؤرخة ٣ رمضان ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) بانه لم يكن « موجودا بالكومبانية نقدية قيمة الاسهم الخمسة ملك الخواجة كاليكو بولو ٠٠ » كما أشارت في نفس الوقت الى أن « حصص الأهالي جاري مشتراها بمعرفة المالية ٠٠ » (٢٧) ٠

أي ان الأمر لم يقتصر على خروج ذوى الخبرات الفنية من الأجانب ، وانما رأس المال الأجنبي الذى سرعان ما تبعه رأس المال المصري ، وبمعنى آخر لم تكن الشركة مهيأة ماليا أو فنيا للتجاوب ، أو لتجنب الآثار التي

---

(٢٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى ، بتاريخ ٢٥ يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الخواجة بولات وكيل المجيدية بجدة ، ص : ٦١ ٠

(٢٥) احمد عرابى : مذكرات عرابى (كشف الستار عن سر الأسرار في النهضة المصرية) ، دار الهلال ، د٠ت : ص ، ص : ١٦ ، ١٧ ٠

(٢٦) د٠ محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان « تاريخ وحدة وادى النيل السياسية ١٨٢٠ ــ ١٨٩٩ » ، دار المعارف مصر ١٩٥٧ ، ص : ٤٧ ٠

(٢٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ قيد التحريرات الواردة والصادرة عربى افرنكى المجيدية ، بتاريخ ٣ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) من المدير الى ناظر أمور خارجية ٠ ص : ٧٤ ٠

ترتبت على القرارات السياسية أو متغيراتها ، فكان من الطبيعي أن تصاب بالخلل في الجانبين ، خاصة وأنها كانت في طور البدايات قياسا بمدة الامتياز ، ولأنه في هذا الطور تقوم مثل هذه المشروعات باستكمال بنية النشاط وتدارك النقص ، فكانت هذه الأمور ايذانا بانهيارها ، خاصة وأن الحكومة كانت هي الأخرى تعاني من الضائقة المالية ، وبذلك تكون المجيدية قد قدمت نموذجا لأحد مشروعات الفترة ، وكان من أهم سماته البداية الطموحة ، والانفتاحة الأجنبية ، ثم عدم التجانس ، وعدم اكمال المسيرة للنهاية ، ومن ثم الانهيار ، ولم يكن أمام الحكومة من أمر ، سوى القيام بطبع سندات للأسهم لسداد الحصص لأربابهـا على عشر سنوات ١٨٦٢ ـ ١٨٧٢ ، وكان اجمالي المبالغ ٣٤٨٧١٨ جنيها مصريا (٢٨) حسب تقدير البعض ، ونحو ٣٤٠٠٠٠ جنيه لدى البعض الآخر (٢٩) .

وفي نهايات أغسطس ١٨٦١ صـار ايقاف السفن بالموانى لعدم التوازن بين مصروفاتها وايراداتها ، ونص الأمر العالي على أن تبـدأ هذه السفن عملها وفق نظم أخرى ، اعتبارا من توت ١٥٧٨ (١٠ سبتمبر ١٨٦١) تحت اسم « مصلحة الوابورات الميرية » (٣٠) ، وعلى اعتبار أن هذا النشاط لم يعد من خلال شركة ، وانما في صورة مصلحة حكومية .

المرحلة الثالثة : مصلحة الوابورات الميرية :

من خلال تصفية الشركة المجيدية ، وتحول سفنها لمصلحة وابورات ميرية ، برزت عدة عوامل ارتبطت بما كان متصـلا بشخصية الحاكم وظروف التبادل الخارجي ، اذ لم يكن أمام محمد سعيد باشا بعد انسحاب المساهمين ، سوى أحـد سبيلين ، اما أن يستمر وجـود بحرية تجارية مصرية ، أو تتم التصفية النهائية .

ولما كانت تصفية هذا النوع من النشاط ستحرم مصر من محور نشاط بحري هام لها ، تبعا لموقعها الجغرافي الملاحي وعلاقاتها الخارجية ، ويحقق لها مظهرا سياديا في مواجهة السفن الأجنبية ، بالاضافة الى اكتساب بعض العناصر المصرية خبرات ملاحية خلال السنوات السابقة ، ويعـد

---

(٢٨) جون مارلو : مرجع سابق ، ص ، ص : ٢٥٣ ، ٢٦٣ .

(٢٩) جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٤ .

(٣٠) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٢ قيد التحريرات الصادرة عربي افرنكي الادارة رقم ٣ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٦١) من مدير المجيدية الى رحمي قبودان معاون المجيدية بالمحروسة ، ص : ٧٦ .
ـ سجل م/٦/١/١٠ دفتر قيد التحريرات الصادرة ، رقم ٣٠ بتاريخ ٢٩ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ (١٨٦٣) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٩٨ .

هذا النشاط ميدانا هاما للافادة من خريجي المدرسة البحرية خاصة مع تقلص دور الاسطول الحربي ·

لهذه الأسباب لم يكن مناسبا التصفية النهائية للبحرية ، خاصة وأن الباشا كان عليه الاستمرار في النشاط المصرى البحرى كنوع من اثبات الذات حيال تخلي الأجانب ، من حيث نزوعه شخصيا الى تصفية مشاركاتهم في أعقاب خطبة نوفمبر ١٨٥٩ (٣١) ، بالاضافة الى استخدام البحرية التجارية في الأمور السياسية ، بعد أن بدت كأنها البديل الوحيد المتاح عوضا عن الأسطول الحربي (٣٢) ·

ولما كان هذا النشاط قد بدأ في كنف وملكية الحكومة ، حتى بعد تطوره لشركة وابورات البحر الأحمر ، لذا لم تكن العودة ثانية للحكومة بالشيء الجديد ، خاصة ـ وكما سبق القول ـ أن غالبية سفن المجيدية كانت ملكا للحكومة وتم بيعها للمجيدية ، ثم آلت هذه السفن ثانية للحكومة ، وان كانت في هذه الأخيرة قد أضافت ـ بعد تحرير السندات للمساهمين ـ أعباء مالية على الباشا ·

لم يكن لديه من خيار سوى تشغيل هذه السفن ثانية من خلال الحكومة وعدم تصفيتها ، خاصة أنه كانت قد استقرت لهذه السفن خطوط سير ملاحية (*) تخدمها مكاتب وتوكيلات في عدة موانىء ، وكذلك بعض الانشاءات ·

لذلك صدرت الأوامر تشير الى تصفية المجيدية ، وأيلولة كافة أمورها للميرى ، حيث أصبحت مصلحة الوابورات الميرية ، مع بداية توت ١٥٧٨ (١٠ سبتمبر ١٨٦١) (٣٣) ، وكان ذلك يعنى الغاء مجلس ادارة المجيدية وعودة التبعية الاشرافية الكاملة للحكومة (٣٤) ·

وقد تبع ذلك توجيه التعليمات الى رحمى قبودان معاون المجيدية لعمل الجرد لكافة السفن ومهماتها ، وكانت المتواجدة منها آنئذ في البحر

---

(٣١) د· سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص : ٢٥ ·

(٣٢) السيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٥٣ ·

(★) سيتم تناول ذلك في الفصل الخاص « محاور النشاط الخارجي ـ خطوط السير » ·

(٣٣) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٤ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى الادارة ، بتاريخ ٢١ ربيع الآخر ١٢٧٩ هـ (١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية الى وكيل عموم المرور والسكة ، ص : ٣٢٩ ·

ـ سجل م/٦/١/١٠ قيد التحريرات الصادرة ، رقم ٣ بتاريخ ٢١ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ ، من المدير الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٩٨ ·

(٣٤) ـ : سجل م/٦/٣/٢ قيد التحريرات الصادرة عربى افرنكى ، رقم ٣ بتاريخ ٧ رجب ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢) من المدير الى رحمى قبودان المعاون بالمحروسة ، ص : ٧٦ ·

الأحمر أربع شفن ، وتضمنت التعليمات ٠٠ « لأجل المساعدة والنجاز قد حررنا لوكيل القومبانية بالسويس ، أنه يعين برفقتكم واخذ من التوكيل ، وأن خوجة كل وابور يكون كاتبا لكم ، وبعد نهاية الجرد يصير فتح المحاضر من ضابطان (*) الوابورات ، ومن يتعين من التوكيل ، وتعطى صورة منه للسوارى (القائد) ، ويرسل هنا صورة ، وتحفظ صورة بالتوكيل ، يضاف عليها ما يصرف للوابور لغاية وقت قيامه بدءا بوابور حجاز وبعده وابور نجد فوابور جده ثم قبارى ٠٠ » (٣٥) ٠

ويعنى هذا النص أن الجرد كان يتم عن طريق لجنة يرأسها وكيل (معاون) الشركة ، وان السفن كانت بخارية ولذلك أطلق عليها مجازا « الوابورات » التى ينصرف فى الأساس الى ماكينة التشغيل التى تدار بها السفن البخارية(*) ، وقد كانت أربع سفن ، وهنا تجدر الاشارة الى أن وابور نجد كان يسمى قبل ذلك « برشيان » ، ثم غير للاسم السابق فى يولية ١٨٦٠ ابان حركة التعريب الشاملة (٣٦) ، وكان محور عمل هذه السفن البحر الأحمر ٠

بيد أنه فى وثيقة لاحقة مؤرخة ١١ رجب ١٢٧٨ هـ (فبراير ١٨٦٢)، اقتضت الارادة السنية أن ترسل منهم اثنتين للاسكندرية ، وذلك بعد اكتمال مرور الحجاج وهما « الحجاز ، نجد » (٣٧) ، وقد وجدنا سفينتين أخريين لم يتم ذكرهما بمحضر الجرد أو خطوط السير ، وهما سفينتى « سعيد ، التمساح » حيث كانتا فى مرسيليا للاصلاح ، ولذا تم اضافتهما على الميرى بعد اصلاحهما ، وذلك بأثمانهما الأصلية ونفقات الاصلاح (٣٨)، ولم تكن طاقة عمل سفن هذه المصلحة ـ بهذه الصورة ـ بنفس كفاءة عمل المجيدية وانما تزاول نشاطا محدودا ٠

(*) ضابطان : جمع ضابط باللغة التركية ٠

(٣٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٢/٣/٦ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى رقم ٣ بتاريخ ٧ رجب ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢) من المدير الى رحمى قبودان المعاون بالمحروسة ، ص : ٧٦ ٠

(*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية » ٠

(٣٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٨/١/٦ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى المجيدية ، بتاريخ ٢٧ يولية ١٨٦٠ من المدير الى القبودان كرسبيش كومندان وابور نجد ، ص : ٦١ ٠

(٣٧) ـ : سجل م/٤/١/٦ قيد التحريرات الصادرة قلم ادارة المدير ، رقم ٤ بتاريخ ١١ رجب ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢) خطاب عن ارادة سنية الى ناظر المالية ، ص : ٩ ٠

(٣٨) ـ : سجل م/٣/٣/٦ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى ادارة المجيدية ، رقم ٧٧ بتاريخ غرة محرم ١٢٧٨ هـ من المدير الى ناظر المالية ص : ٢٧٣ ٠

ـ (ديوان معية) : دفتر ١٩٠٢ أوامر عربى ، رقم ٢٠ بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، أمر كريم الى قلم شبارسات ، ص : ١١٧ ٠

على أية حال ، فان عملية تبعية هذه المصلحة للميرى أو أيلولة المجيدية لها ، كانت تستمد جذورها من واقع الفرمان الذى كان قد صدر بتأسيس الشركة المجيدية ، الذى أشار فى مادته الثانية الى أنه حينما تنتهى مدة القومبانية تسترد الأراضى التى أعطيت لها من الحكومة مجانا بلا بدل ، أما اذا كانت عليها أبنية أنشئت من طرف الشركة تدفع أثمانها حسب اتفاق الطرفين ، أو بمعرفة أهل الخبرة (٣٩) ٠

اما الاشراف العام فى ادارة المصلحة ، فقد أسند الى عبد الرحمن رشدى بك (مدير المجيدية سابقا) ، وكان يشار اليه على أنه ناظر الوابورات بالسويس تارة ، وعلى أنه مدير الوابورات الميرية فى البحر الأحمر تارة أخرى (٤٠) ٠

ولعل هذه الاشارة تكشف عن محدودية نشاط سفن هذه المصلحة ، التى لم تمتد للبحر المتوسط بنفس ماكان فى المجيدية ، وانما ركز عملها فى البحر الأحمر وكانت تتحرك بصورة مكثفة من والى السويس والذى تم بالفعل عام ١٨٦١ ، وكان محاولة لتنشيط عمل هذه السفن ٠

ولكن وحسبما سبقت الاشارة ، فقد حولت سفينتان هما « الحجاز ونجد » للبحر المتوسط منذ فبراير ١٨٦٢ ، ويرجح أن ذلك كان نتيجة بدء ازدهار تجارة القطن البحرية ، ومع ذلك قلت أعداد السفن العاملة فى البحر الأحمر مثلما قلت تلك التى كانت فى البحر المتوسط ، وأصبحت المعضلة الحقيقية التى تعطى نموذجا للتدهور ، سفينتان فى السويس عليهما القيام بأعباء أربعة من قبل ، واثنتان فى البحر المتوسط ليس بوسعهما فعل الكثير ازاء تطور حركة التبادل الخارجى خاصة فى ميناء الاسكندرية ، ومن ثم بدت الصورة مهلهلة لامكانات البحرية التجارية المصرية فى أواخر عهد سعيد باشا ٠

ومع تولى اسماعيل باشا مقاليد الحكم ، وقد اتضحت لديه الصورة هكذا ، كان من الطبيعى أن يدرك مدى القصور الذى يعترى النشاط

---

(٣٩) « فرمان تأسيس المجيدية » ، والنصوص الأصلية ضمن ملاحق الدراسة غير المنشورة بجامعة عين شمس ١٩٩١ ، للباحث وبنفس عنوان هذا الكتاب ٠

(٤٠) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ٥٢٦ أوامر ، قسم ثانى ، بند سايرة ، بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ (١٨٦٣) أمر صادر الى مذكورين منهم عبد الرحمن رشدى بك ناظر الوابورات بالسويس ، ص : ٥٠ ، ـ المصدر نفسه : أمر صادر الى عبد الرحمن رشدى بك مدير الوابورات الميرية ، ص : ٥٥ ٠

ـ محفظة ١٠٢ تراجم دفاتر ، ملف ٤١ أوامر صادرة ، أمر رقم ٥٣٣ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٧٩ هـ ، صادر الى عبد الرحمن رشدى بك مدير الوابورات الميرية فى البحر الأحمر ٠

البحرى ، ولما كانت لديه الرغبة الحقيقية فى تطوير هذا النشـاط من ثم أصدر أمره العالى فى ٢ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (٢١ مايو ١٨٦٣ م) بابطال مصلحة الوابورات الميرية ، وتضـمن هذا الأمر التنويه الى أن الوابـورات المـيرية « سصـير ادارتهم بواسطة قومبانية » (٤١) ، وأنه يتم اقفال حسابات المصلحة لغاية ٢٤ بشنس ١٥٧٩ (٣١ مايو ١٨٦٣) (٤٢) ، حيث كان تاريخ الاقفال هذا ، هو بداية قيام « الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية » ، ومعها تبدأ حلقة أخرى .

وتجدر الاشارة الى آن حســابات المصلحة الملغـاة وكافة دفاترها أرسلت الى ديوان المالية بتاريخ ١٧ صفر ١٢٨٠ هـ(أغسطس ١٨٦٣)(٤٣)، كما أنه تم استخدام مطبوعات المجيدية نفسها دون تغيير جوهـــرى فى الدفاتر ، بالاضافة الى أنه على الرغم من هذه التحولات ، فان اسم المجيدية ، ظل مستمرا فى الفرمانات العثمانيـــة حتى السنوات الأولى من عهـــد اسماعيل باشا (٤٤) ، وربما كان مرجع ذلك عدم قيام سعيد باشا باخطار السلطان بالتماس الغاء ما يحمل الاسم المجيدى لحساسية مثل هذا الطلب، كما أن المصلحة ومصر ذاتها تابعتان له ، أو قد يثار القول بأنه كان بوسع اسم المجيدية ان يستمر عنوانا كما هو فى ظل ملكية الميرى ، ولكن حتى هذا القول ليس له من الأسانيد التى تثبت التغير فى طبيعة الملكية من شركة الى مصلحة حكومية ، وربما كان هذا التحول نتيجة وجود الأزمات السياسية بين السلطان والباشا بسبب القناة تارة ، والأجانب المضادين تارة أخرى ، علاوة على موقف سعيد باشا من حملة المكسيك التى عاصرت الفترة ، وأصابت هى الأخرى جو العلاقات بينهما بالغيوم ، ومن ثم كان الاطاحة بالاسم المجيدى جزءا من هذه الآثار .

على كل فقد كانت الشركة المصرية بداية جديدة فى ظروف مختلفة ، وذلك ما يناقشه العنصر التالى .

---

(٤١) ـ (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٤/٢ رقم ٨٠ بتاريخ ٢ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ، من باشمعاون جناب خديوى الى حضرة المدير ، ص : ٢٨ .

ـ سجل م/٦/٣/٥ صادر عربى الادارة ، رقم ٣٣٧ بتاريخ ١٤ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ، من مدير الوابورات الى يعقوب أفندى وكيل السويس .

(٤٢) ـ : سجل م/٦/٣/٥ صادر عربى أفرنكى الادارة ، ترجمة خطاب باللغة الفرنسية بتاريخ ١٥ يونية ١٨٦٣ من المدير الى الخواجة ديرفيو ، ص : ٣٦٧ .

(٤٣) ـ : سجل م/١/٧ صادر عربى أفرنكى الادارة ، سايرة بتاريخ ١٧ صفر ١٢٨٠ هـ ، من وكيل وابورات البحر الأحمر الى وكيل المالية ، ص : ٢٩ .

(٤٤) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان ٨٩٨ بتاريخ أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، من السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر .

ثانيا : فى عهد اسماعيل باشا ١٨٦٣ ـ ١٨٧٩

من خلال ما سبق تناوله من ظروف قيام النشاط البحرى ، بات واضحا أن مقدرات هامة كانت تنتظر البحرية التجارية المصرية فى صورتيها السالفتين الشركات والميرى ، حيث تطورت بنية المجتمع وعلاقاته الخارجية على مختلف الأصعدة ازاء هذا النشاط ، وذلك منذ بدايات حكم اسماعيل باشا ، بدءا من شخصية الحاكم ونمو ثروات كبار الملاك والأجانب ، التى تدفعهم للمشاركة فى مثل هذه المشروعات ، ثم تطور ظروف الموقع الملاحى ، وكذلك عمليات التبادل الخارجى المختلفة ٠

لذلك فقد شهد هذا العهد مشروعات فاقت ما تم فى عهد سلفه ، ففى البداية جاءت الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ثم حولت الى العزيزية ، وان كان قد تمت تصفية الأخيرة وآلت موجوداتها الى مصلحة حكومية قامت على إثرها وعرفت بمصلحة وابورات البوستة الخديوية ، أو مصلحة الوابورات الخديوية حسبما كان يطلق عليها فى بعض الأحيان ، وقد كانت هذه المشروعات الثلاثة واضحة المعالم فى محاور النشاط الملاحى ، بدرجة فاقت فى الواقع ، ما كان على شاكلتها فى عهد سعيد باشا ، ليس هذا فحسب ، وانما تفوقت فى الامكانات من حيث أعداد السفن والعالة وغيرها ٠

واذا كان النشاط البحرى فى أواخر عهد سعيد باشا قد انتهى الى حالة من التقهقر ، الا آنه وفر فى الواقع تجربة خاضتها رؤوس الأموال المساهمة ، كما وفر خبرات ملاحية ، فضلا عما وجد من السفن ، أى أن عهد سعيد باشا وفر نواة يمكن أن تثمر فى عهد اسماعيل باشا ، وهذه النواة ازاء تنوع أو تطور أطرافها أو الظروف الملائمة ، يصبح لديها القدرة على مزاولة النشاط ، ومن ثم تكون البداية ٠

المرحلة الأولى : الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية :

بعد أشهر قليلة من ارتقاء اسماعيل باشا كرسى الحكم ، وفى بدايات شهر ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (أواخر مايو ١٨٦٣) ، اجتمع بضعة أشخاص

من كبار الملاك المصريين ذوى المناصب ، مع بعض المستثمرين الأجانب ، ومن بينهم ذوو الخبرات الملاحية (٤٥) ٠

وقد انتهوا في اجتماعهم هذا الى الاتفاق على تأسيس شركة ملاحة بحرية باسم « القومبانية المصرية فى سياحة السفن البخارية (التجارية) » ، ونطاق عملها البحران الأحمر والمتوسط ، ثم قاموا بتحرير التماس من خمسة عشر بنـدا ، يتضمن أمورا تنظيميـة وادارية ، لكى يتم تقديمه للخديوى اسماعيل للحصول على الموافقة والإذن بقيام الشركة ٠

وقد تمت موافقة الباشا وصـدر أمره العـالى المؤرخ ٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (٢٤ مايو ١٨٦٣) موجها الى عبد الحليم باشا ، وقد جاء فى مقدمته ما نصه :

« قد علم لنا الانهاء المقدم من مؤسسين القومبانية ٠٠ وعلى حسب الرضى والقبول ، قد وافق لدينا اعطاءهم الرخص المقتضية والمساعدات فيما يلزم لمدة ثلاثين سنة ، على الأوجه المبينة والشروط المشترطة ، فيما اقتضى تدوينه بالخمسة عشر بندا ٠٠ بيان ما اشترط فيها من الاجراء بموجبه فى هذا الخصوص ، وان تكون تلك القومبانية تحت رياسة دولتكم ، ولأجل الاجراء بمقتضى ما فيها ، ينبغى التنبيه على المؤسسين المذكورين بأعمال النظامنامة اللازمة ٠٠ كى بورودها لطرفنا والمعلومية بما يصير ترتيبه ٠٠٠ يتحرر لدولتكم » (٤٦) ٠

ويمكن التوقف هنـا أمام عدة نقـاط ، أولا : ظروف الاجتماعات التمهيدية ، ثانيا : بنود الانهاء (الالتماس) ، ثالثا : اختيار عبد الحليم باشا ، رابعا : النظامنامة (اللائحة الأساسية) ٠٠

---

(٤٥) ضم هذا الاجتماع كل من (اسماعيل راغب باشا ، باشمعاون جناب داورى « الديوان الخديوى » ، محمد شريف باشا رئيس مجلس الأحكام المصرية ، نوبار باشا ، عبد اللطيف باشا مأمور فابريقات وعمليات بولاق ، احمد طلعت (طلعت أحمد) باشكاتب الديوان للخديوى ، حسين شيرين باشا « مأمور ضبطية اسكندرية ، ومن المستثمرين الأجانب ادوار درويو (درفيو) ، ماكسيموس سكاكينى ، زن سنيادينوه) ، وقد جاءت هذه الوظائف دار مقرونة بتوقيعاتهم عن دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى الملف الأول ، ملحق قرار جمعيـة القومبانيـة المصرية بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يونية ١٨٦٣) ٠

(٤٦) المصدر نفسه ، وقد نشر هذه النصوص عن وثائقها الأصلية كل من : أمين سامى : تقويم النيل ، مج ٢ من ج ٣ ، ص ـ ص : ٤٨٣ ـ ٤٨٥ ، ـ د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية ٠٠ ، ص ـ ص : ٣٥٥ ـ ٣٥٩ ٠

ـ محمد رشدى : نظامات القومبانية العزيزية المصرية ، المطبعة الميرية ، مصر ١٢٨١ هـ ، ص ـ ص : ٢ ـ ٦ ٠

فبالنسبة لتلك الاجتماعات التمهيدية ، من المرجح إنه مثلما وجدت دوافع التأسيس لدى المؤسسين ، جرت مشـاورات مسبقة مع الخديوى ذاته ، وهذه ليست مستبعدة ، حيث علاقة القرب تلازم غالبيتهم ، اما بحكم موقعهم الوظيفي ، أو المحيط العائلي خاصة لدى المصريين منهم ، وصلة النفوذ لدى العنصر الأجنبى ، يفسر ذلك ما نصت عليه المقدمة من تقديم المساعدات ، وكذلك اشارة لاندز الى أن الخديو هو الذى نظم تشكيل هذه الحفنة (٤٧) ٠

وقد كانت مساعدات الميرى تشتمل على الأراضى والأماكن التى تلزم لبناء المكاتب ومحلات الأشغال والورش وغيرها مما يلزم الشركة ، وذلك تبعا لما احتواه البند السابع من الانهاء ذاته ، أما البند الثامن فقد أشار الى أن الانشاءات التى تتم عند انتهاء مدة الرخصة يصير تثمينها وتشتريها الحكومة ، ثم ضمن البند العاشر تقسيط أثمان السفن المباعة من الحكومة للشركة ، بدون فوائد على عشر سنوات ، بينما أعفى البند الرابع عشر زيتها وفحمها وشحمها من رسوم الجمارك (٤٨) ٠

فاذا كانت مثل هذه المسـاعدات المجانية وجد قرينـا لبعضها فى الفرمان السلطانى الخاص بالشركة المجيدية ، فان البند الثانى عشر جاء شيئا مختلفا تماما ، وغير مسبوق في قمة تشجيع الحاكم لهذا المشروع ، اذ على الرغم من أن الأرباح تعود على المؤسسين ، الا أن هذا البند تضمن تعهد الحكومة بدفع فائض (ربح) بنسبة ٦٪ سنوى على رأس المال الذى يتم دفعه ، وتعويض الفارق الأقل من هذه النسبة ، فى حالة عدم تحقيق الشركة النسبة المشار اليها (٤٩) ٠

ولم يكن من المنطقى أن يطلب المؤسسون ضمانات الربح هذه واجمالى المساعدات ، ما لم يكن الباب مفتوحا من جانبه أمامهم ، وربما يرجع هذا إلى ما شهدته بداية عهده من ازدهار اقتصادى ، فضلا عن شخصيته ذاتها التى تمثرت دورا هاما يمكن أن تقوم به البحرية التجارية لصالح مصر ، وهو ما عبر عنه لاندز بقوله « كان من أعز أمانيه أن توجد في مصر بحرية تجارية » (٥٠) ، أو ربما كانت هذه الضمانة للربح ضمن التشجيعات الخديوية ، التى تعوض الشركة عن تعهدها بنقل منقولات الحكومة بتعريفة

---

(٤٧) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ١٣٥ ٠

(٤٨) دار الوثائق القومية (محفوظات العزيزية) : محمد رشدى ، نظامات القومبانية العزيزية المصرية ، ص - ص : ٢ - ٦ ٠

(٤٩) المصدر نفسه ٠

(٥٠) دافيدس لاندز : المرجع السابق ، ص : ١٣٥ ٠

مخفضة بالاضافة الى ترجيح مشاركة الباشا فى رأسمالها ، ومن ثم تصله نسبة من أرباحها ٠

أما بالنسبة لبنود الالتماس الخمسة عشر ، فانه بالاضافة الى ما تم تناوله ، تجىء خلاصة المتبقى منها متمثلا فى أولها الذى يؤكد الرئاسة لعبد الحليم باشا ، وأما مدة الامتياز البالغة ثلاثين عاما ، فهى تبدأ من تاريخ التصديق على النظامنامه ، وأما الثانى فقد أشار الى أنه اذا لم يتم ادارة الشركة فى خلال سنة من تاريخ التصديق هذا ، فالرخصة تصبح « باطلة شرعا وحقا بدون اقتضاء الى اخطارهم مقدما من طرف الحكومة » ٠

وقد أشار البند الثالث الى ضرورة عرض النظامنامه على الباشا لأجل التصديق عليها ، ورأس مال الشركة « يقتضى أن يكون أربعمائة ألف ليرة انجليزية » (*) ، ثم ذكر البند الرابع ترتيب (تسيير) السفن التجارية بالبحرين الأحمر والمتوسط ، وقد تناول الخامس تنظيم عملية الاستخدام والتبادل بين عمالتها البحرية وعمالة الدونمنا ، وقد نص على أن يكون ضباطها وبحريتها مصريين ، ثم أورد فى اشارة واعية هذا النص : « ولنا الحق فى وضع ضباط وتلامذة بحرية فى مراكب هذه القومبانية من الذين نريد تعليمهم علم البحر ، لا يزيد عن ستة أشخاص فى كل مركب (سفينة) (**) ٠٠ » مع بعض تفصيلات أخرى توضح ادراك الحاكم لأهمية سفن البحرية التجارية فى توفير الخبرات الملاحية العلمية ٠

وذكر البند السادس امكانية استخدام الحكومة لسفن الشركة عند الاحتياج والضرورة مقابل ما يتم الاتفاق عليه برضا الطرفين ٠

وعلى أثر بنود المساعدات السالف الاشارة اليها ، يجىء البند العاشر متضمنا اعطاء الحكومة للشركة أربعة سفن بالبحر الأحمر وسفينتين بالبحر المتوسط (٥١) ، على أن تدفع الشركة أثمانهم التى يتم تقديرها بمعرفة أهل الخبرة ، على أقساط لمدة عشر سنوات وبدون فوائد ٠

وقد جاء فى البند الثالث عشر ، أنه بما أن هذه الشركة مصرية ، فمن ثم تنفذ عليها الأحكام والقوانين المصرية ، وكذلك على جميع من يدخل

(*) يقصد بالليرة الانجليزية « الجنيه الانجليزى » ، وقد كان هذا اللفظ يرد فى الوثائق حتى بالنسبة للجنيه المصرى ، الذى كان يشار اليه أحيانا « ليرة مصرية » ، وقد غدلت عملة رأس المال هذه بعد ذلك ، ثم عادت ثانية ٠

(**) سيتم تناول الفروق بين المركب والسفينة البخارية وغيرها فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » ٠

(٥١) كانت هذه السفن بخارية وهى « الحجاز ، نجد ، القبارى ، جدة ، بالبحر الأحمر ، « النيل ، الجعفرية » بالبحر المتوسط ٠

فيها من مستخدمين أو أصحاب حصص ، « مهما كانت حكومتهم المنسوبين اليها ، ومهما كان شأنهم » ، وقد كان هذا النص أكثر مواءمة لبدايات عهده أكثر من نهاياته بعد تأسيس المحاكم المختلطة ·

ثم انتهت الموافقة على الالتماس بالبند الخامس عشر ، الذى أعطى الشركة الحق فى شحن سفنها بنظم « السيكورتاه » (التأمين البحرى) ، وتعطى ما تريد اعطاؤه من سفنها (تأجيرا) بنفس النظام ، ولكن حسبما يستحسنه مجلس الادارة (*) ·

تلك هى الصورة التى انتهى اليها التماس مؤسسى الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ، وتجدر الاشارة الى آن اسماعيل باشا ، أصدر قرارا بقيامها كشركة مصرية دون اخطار السلطان العثمانى ، وربما كان ذلك نزوعا مبكرا منه لبلورة نشاط ملاحى مصرى فى البحار مع ملاحظة أن رايات وأعلام السفن عثمانية ، ويرجح أن ذلك النزوع كان تمشيا مع طموح شخصى من الباشا ، أو نتيجة قوة الدفع التى وجدت لدى مؤسسيها رغبة منهم فى المشاركة بنشاط ملاحى فى الحركة التجارية ، التى ازدهرت مع بدايات عهده نتيجة تجارة القطن ، أو ربما بدا الأمر للباشا آنئذ على أن المشروع مصرى بحت له أبعاد سياسية وعلى أساس أنه ورث مصلحة حكومية لها الصبغة التجارية فى البحار هى مصلحة الوابورات الميرية التى انتهى اليها عهد سعيد باشا ، ومن ثم بدا التحول فى المسمى أمرا ميسورا وكاجراء ادارى داخلى يمكنه اتخاذ القرارات بشأنه ، ومن ثم كانت موافقته على قيامها دون موافقة سلطانية ·

لكن يبدو أن الدولة العثمانية كانت لها عيونها التى تراقب من خلالها الأنشطة المصرية ، وأنه قد وصلت الى المسامع السلطانية معلومات قيام هذا النشاط ، ومن ثم وجد اسماعيل باشا نفسه مضطرا لأن يخطر السلطان العثمانى فى ١٥ رمضان ١٢٨٠ هـ (أواخر فبراير ١٨٦٤) بأنه قد أذن بقيام الشركة المجيدية السابقة ثانيــة ودون اشــارة للشركة المصرية ، وذلك بما نصه أن الشركة المجيدية التى انتهت منذ فترة ، « قررنا اعادتها وأذنا فى اعادتها مرة ثانية » (٥٢) ، وهو ما صــدر فى أعقابه الفرمان السلطانى بقيــام شركة أخرى هى « العزيزية » بناء على طلب الباشــا وتسميتها كذلك نسبة للسلطان عبد العزيز ·

(★) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل التالى « الادارة العمومية للبحرية التجارية المصرية » ·

(٥٢) د· شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص ص : ٣٧٠ ، ٣٧١ ·

لذلك فقد تضمن الفرمان الصادر للعزيزية فى ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) : —

« وزيرى ذو المعالى اسماعيل باشا ، عندما يصل توقيعى الرفيع السلطانى ، فليكن معلوما أنه أنهى فى كتابكم الوارد أن شركة البواخر المجيدية التى أسست لمدة ثلاثين عاما ، وأن يكون ٦٪ من أرباحها تحت ضمانة الحكومة وبشروط أخرى ٠٠ والتمس لذلك موافقتنا ٠٠ وتسميتها باسمنا السلطانى ، وتعديل الشروط المندرجة من قبل وفقا لما يقتضيه الوضع الجديد ٠٠ » (٥٣) ٠

وكما هو ملاحظ ، فان هذه المقدمة تنصرف على النصوص التى قدمها مؤسسو الشركة المصرية بينما يلاحظ فى هذا النص أنه لم يرد ذكر الشركة المصرية ، وانما جاء ذكر الشركة المجيدية التى انتهت منذ فترة قبل نهاية عهد سعيد باشا ، ومع ملاحظة أن العزيزية كانت نسبة للسلطان عبد العزيز قامت على اثر تحويل « المصرية فى سياحة السفن » الى هذا المسمى الجديد ، وبدا الأمر أن ما أخطر به اسماعيل باشا السلطان هو المسمى المنسوب للسلطان السابق عبد المجيد حيث المجيدية ، ولم يرد ذكر « المصرية » لحساسية مثل هذا الموضوع فى وقت الاقتراب من الاتفاق العثمانى المصرى بالنسبة لمسألة القناة ، وهو مشروع ملاحى يتصل مباشرة بالنشـــاط البحرى ٠

حقيقة وكما ذكر الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى فى رؤيته أن اسماعيل « كان يريد أن ينشىء ملكيـــة كتلك التى أعجب ببريقهـــا فى الغرب ، ٠٠٠ ويصدر فى ذلك عن طموح شخصى لحياة تلك الملكيات ، وقد وضع خطته على أساس انقاذ مصر من المصير الذى يعرضها له ارتباطها بالامبراطورية العثمانية ، التى كانت تسير فى طريق الانهيار ، والسعى الى تحقيق وضع جديد ٠٠ » (٥٤) ٠

نعم هــذه حقيقة تاريخية ، ولكن حتى مثل هــذه الحقيقة لم تكن تستطع التعبير عنها المشروعات بصورة جلية فى هذه الفترة المبكرة ، اذ على الرغم من محاولة ابراز نشاط بحرى مصرى فى البحار ، فان المسمى كان يمكن التراجع عنه خاصة بعد زيارة السلطان عبد العزيز الى مصر ، ومن ثم لم يستمر مسمى « الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية »

---

(٥٣) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان برقم ٨٩٨ بتاريخ أوائل شهر ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، بطغراء السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر ٠

(٥٤) د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق : ص ص : ١٨ ، ١٩ ٠

أكثر من قرابة العام ، خاصة وان هذه البدايات كانت تبدو خلالها ضرورة العلاقات الودية العثمانية المصرية ، كما أن هذا المسمى لم يكن تغييره ماسا بجوهر عمل السفن وانما يمكن أن تتمتع - من جراء التصديق السلطانى - ببعض المزايا العثمانية ٠

أما بالنسبة لمسألة اختيار عبد الحليم باشا (*) لرئاسة الشركة المصرية ، فان ذلك يعكس فى الواقع عدة أمور : أولا : يدل على ما أولاه اسماعيل باشا من اهتمام لها ، حتى انه اختار لرئاستها من كان مسلكه ازاءه فى بدايات حكمه وديا ، وحسبما يذكر البعض « كان يعطف عليه ويرعاه ويثق فيه ٠٠ وأنابه عنه فى ولاية مصر حين (زار) الاستانة للمرة الأولى » (٥٥) ٠

ثانيا : أن يكون ذلك الاختيار دليلا على الرضا فى محاولة كسب رد هذا العم ، وذلك فى مواجهة وجود الخلافات بين اسماعيل باشا مع أخيه مصطفى فاضل باشا فى هـذه الفترة (*) ، أو يكون ذلك لدوافع انسانية فى احترامه هذا العم ٠

ثالثا : لأن عبد الحليم باشا كان على علاقة طيبة بالأمير مصطفى فاضل ، الذى كان وزيرا للمالية بالباب العالى ومن ثم فربما كان من أثر هذه العلاقة تيسير أمور هذه الشركة لدى الباب العالى ، ومن ثم يعتبر كسبا للشركة والوالى ٠

(★) هو محمد عبد الحليم بك (باشا) ١٨٣١ - ١٨٩٤ : ابن محمد على باشا ، أرسل الى فرنسا ضمن بعثة ١٨٤٤ والتحق بالمدرسة الحربية المصرية بباريس ، وأتم علومها ، ثم التحق بمدرسة العلوم والفنون ، ثم عاد الى مصر أواخر عهد أخيه ابراهيم باشا ، واضطهده عباس الأول ، وعينه حكمدارا عاما للسودان ، ولما صدر فرمان الوراثة ١٨٦٦ لاسماعيل باشا ، تذمر من ذلك وذهب للاستانة وعينته الدولة العثمانية عضوا فى مجلس شوراها ، وظل بها الى آن توفى ١٨٩٤ ٠

- عمر طوسون : البعثات العلمية من عهد محمد على الى عهد اسماعيل ، مجلة اركان حرب الجيش المصرى : العدد عام ١٨٧٥ ، ص - ص : ٣١٧ - ٣١٩ ٠

(٥٥) د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ٥٩ ٠

(★) يذكر البعض أن تلك الخلافات كانت بينهما لكونهما غير أشقاء ووجدت خلافات بين والدتيهما حيث كانت كلاهما تحاول أن ينال ابنها عرش مصر ، ولكن جاءت ولادة اسماعيل أولا ، واستمرت البغضاء بينهما من أجل ذلك منذ الصغر ، وبعد أن أصبح مصطفى فاضل وزيرا للمالية فى الاستانة كان يدس لأخيه اسماعيل بالاضافة الى محاولته ايجاد أعين له تراقب اسماعيل وتصرفاته ، كما أن محاولة اسماعيل باشا - التى تمت بعد ذلك - فى تغيير نظام الوراثة لحت مصطفى فاضل تماما عن عرش مصر بعد أن كان التالى لاسماعيل قبل تعديل الوراثة ،وقد ساءت العلاقة بعد ذلك بعبد الحليم باشا ايضا ٠٠٠

- المرجع نفسه ، ص - ص : ٥٨ - ٧١ ، - جون مارلو : مرجع سابق ، ص - ص : ٢١٥ - ٢١٧ ٠

على كل ، فقد مضت الشركة فى طريقها ، لنصل معها بعد الانهاء (الالتماس) المبدئى الى النظامنامه ، التى ركز الأمر العالى السابق على ضرورة تقديمها لتتم الموافقة النهائية ، والتى يبدو أنهـــا كانت معدة وجاهزة ، حيث صدر على اثر تقديمها الأمر العـــالى فى وقت لاحق ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (يونية ١٨٦٣ م) ، والذى يفيد اعتمادها على حسب الرضى والقبول ، تبعا للخمسة عشر بندا التى سبق التصديق عليها فى الالتماس .

وكانت تلك اللائحة (النظامنامه) تحوى واحدا وثلاثين بندا ، تتعلق « بالأحكام والمعاملات والاشتراطات وعقد المجالس والجمعيات ، حسبما يلزم فيما يختص بأشغالها وادارة مصلحتها ونحو ذلك » (٥٦) .

ومن خلال مطالعة النصوص التى تم التصديق عليها ، نجد بضعة اضافات فى بعض التفاصيل ، فقد تقرر أنه حتى تصبح الشركة سارية الشـأن كشركة ملاحية تجارية . لا يتم ذلك الا بعد الاكتتاب فى ربـع الحصص (٥٧) ، وتحدد رأسمالها بالعملة الفرنسية (*) « مليونان فرانسة من ذوات الخمسة فرانسسكات ، ويخصص ذلك على ٢٠٫٠٠٠ حصة لكل حصة مائة فرانسة من ذوات الخمســة فرانسسكات » . وتدفع هـذه الحصص على دفعات ذكرت اللائحـــة أنها بنســبة مئوية تبعــا للمائة فرانسة من ذوات الخمس ، بواقع ١٥ (فى المائة) عند الاكتتاب ، وبعد ثلاثة أشهر « عشرة » وبذا يكتمل ما يوازى ربع الحصة ، ثم ١٠ (فى المائة) كل ثلاثة أشهر مع النص « ان اقتضى الحال » ، ولم يوضح النص كيفية اتمام الدفع بالنسبة للدفعة الأخيرة ونسبتها (٥٨) .

أما أوراق الحصص ، فيصير تحريرها باللغـات التركية والعربية والفرنسية ، على نموذج يتم تحديده بمعرفة مجلس الادارة وتستخرج هذه الأوراق من دفاتر قسائم ، يوقع عليها من ثلاثة من أعضائه ، وعليها خاتم

---

(٥٦) أطلق عليها محمد رشدى سابق ، ص ـ ص : ٨ ـ ١٥ « النظامات القديمة » .
ـ د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص ـ ص : ٣٦٠ ـ ٣٦٨ .

(٥٧) البند الأول من النظامنامه .

(*) يرجح أن تغيير العملة الى الفرنسية من ذوات الخمسة فرانسسكات لكونها من الفضة ، ونتيجة غزو الفضة أسواق مصر فى تلك الفترة واحتفاظها بقيمتها فى مصر فى الوقت الذى انهارت فيه فى أوربا ، وكان هذا من الأخطاء التى وقعت فيها الشركة اذ كان ذلك على حساب الذهب ، ولم يستمر ذلك طويلا ، حيث عادت العملة الى الجنيه المصرى ثم الانجليزى ، وذلك فيما بعد .

(٥٨) البندان الثالث والسابع من نظامات الشركة المصرية . عن محمد رشدى ، المرجع السابق .

أو شعار الشركة ، وعند عدم تأدية الدفعات ، يتم احتساب ربح عن كل يوم تأخير بواقع ٦٪ سنويا ، واذا تأخر عن شهر ، فمن حق الشركة بيع الحصة لآخرين (٥٩) .

ثم احتوت البنود المتبقية أمورا ادارية ، كتنظيم كيفية تشكيل مجلس الادارة والجمعية العمومية ، وقد أشارت الى أن مقر الشركة بالاسكندرية ، واذا دعت الضرورة من أنه يكون « بمصر القاهرة فلا مانع » ، وكان اختيار الاسكندرية في تلك الآونة له مبرراته ، حيث هي ميناء مصر الأول في الحركة الملاحية ، فضلا عن وجود مقار القنصليات الأجنبية والتوكيلات الملاحية والبيوت التجارية التى تسهم فى التجارة البحرية والنقل ، بالاضافة الى حركة التبادل الخارجى النشطة به .

وعلى كل ، اذا أمعنا النظر فى هذه النظامات وما سبقها من نصوص ، لاتضح أنه لم يرد نص واضح يحددها أية نوع من الشركات هى ، فالشركة المجيدية أشير فى المادة الثانية من فرمان تأسيسها الى المساهمين فتم تصنيفها كشركة مساهمة (٦٠) ، وبالاطلاع على بنود الشركة المصرية ، فان الاشارة التى جاءت فى هذا الخصوص ووجدت فى المقدمة ذكرت أنها « قومبانية المؤسسين » (٦١) .

واذا قورنت هذه الاشارة بما جاء فى قانون التجارة ـ الذى كان فى الوقت السابق أو اللاحق وتصنيفه للشركات ، نجد بابه الثانى يتناول أنواع العقود التجارية ، وجاء فى الفصل الأول عن الشركات ذكر أنواعها بأنها ثلاثة « تضامن ـ توصية ـ اسهام (مساهمة) » (٦٢) ، وبمقارنة هذه الأنواع مع ما ذكر فى لائحة الشركة المصرية فى سياحة السفن ، يتضح أنها من النوع الأول « التضامن » ، ثم تدرجت بعد ذلك الى النوع الثانى « توصية » على صعيد التطور صوب المساهمة ، وهذا ما تفسره ممارسات التاسيس والمشاركة .

---

(٥٩) نفسه : البندان الرابع والعاشر .

(٦٠) راجع نص « فرمان المجيدية » ، وسبق الاشارة الى مصدره فى دار الوثائق القومية .

(٦١) راجع : نصوص فرمانات ونظامات لمشروعات بحرية تجارية أخرى ضمن ملاحق دراسة الباحث غير المنشورة بجامعة عين شمس ١٩٩١ .

(٦٢) للمزيد : ـ القوانين التجارية « الصادر أمر طبعها بالأوامر السلطانية » بيروت ١٢٧٥ هـ/١٨٥٩ ، مصر المحروسة ١٢٧٦ هـ/١٨٦٠ المحفوظة بدار الكتب القومية تحت رقم « قوانين ١٤٤٢ » .

ـ قانون التجارة : المطبعة الميرية ط ١٢٨٥ هـ ، ١٢٩٢ هـ ، ١٢٩٩ هـ ، محفوظة بالدار ذاتها برقمى « قوانين وأحكام ١٨١ ، ٤٤١ » وهى ذاتها مطابقة للقوانين السابقة ، « ص ـ ص : ٦ ـ ٨ » .

فالشركة حين قامت على الأشخاص واعتبارات الثقة المتوافرة فيما بينهم ، كانت تعتنى فى المقام الأول بالتضامن فيما بينهم ، ولم تكن فى ذلك تختلف عن واقع ظروف المجتمع المصرى ، ازاء بروز فئة كبار الملاك والباشوات الذين كانت تربطهم الصلات العائلية أو الوظيفية بين بعضهم البعض أو بالأسرة الحاكمة وهؤلاء يسهل تضامنهم مع الأجانب المقربين من الباشا ، أو بالأحرى حيث تلتقى مصالحهم جميعا فى المشروعات ، وهذه العناصر شهدت فى تلك الأونة ومنذ عهد سعيد باشا نمو ثرواتهم التى تمكنها من القيام بمشروعات كبيرة ما دامت ظروف قيامها متاحة ، كما أن امكانية تضامن هذا العدد البسيط ممكنة ، حيث لم تكن المساهمة قادرة على استقطاب اقبال الجموع ، فى أعقاب التجربة الفاشلة فى أسهم الشركة السابقة « المجيدية » ، والتى كانت قد انتهت قبل سنوات قليلة ٠

وقد حاول البعض تفسير توجهات المشروعات لهذا النوع من الشركات فى ذلك الوقت ، بأن معظم شركات ذلك العهد كانت من قبيل شركات الأشخاص ، وأخصها شركات التضامن ، حيث كان يناسب هذا النوع من المشروعات رغبـــة كثير من المستثمرين فى قصر شركاتهم على بعض أشخاص بالذات ، ممن يرتبطون معهم ببعض الروابط الشخصية القوية ، فيقبلون مشـــاركاتهم على نحو يضمن لهم المســاهمة المباشرة فى شئون الادارة (٦٣) ٠

وقد أكدت نصوص الادارة هذه الحقيقة ، حيث أشارت الى تكوين مجلس الادارة من العشرة أعضاء المؤسسين مدة الخمس عشرة سنة الأولى ، وبعد انتهائها يتعين قدر الثلث بمعرفتهم بالانتخاب ويضم للثلثين ، وهكذا أحد الثلثين الباقيين فى الخمس سنوات التالية ، الى أن يكون الثلث المتبقى فى الخمس سنوات الأخيرة (٦٤) ٠

أما توزيع الأرباح ، فقد كانت بواقع ١٠٪ لأعضاء المجلس (الادارة) ، ١٠٪ نقود احتياطية (بالخزينة) ، ٨٠٪ لأرباب الحصص (٦٥) ، وعلى هذا الأساس بدا مجلس الادارة من بين المؤسسين ، وهؤلاء كانوا متضامنين معا فى تأسيس الشركة ، أما مسيرة التطور صوب شركات المساهمة ، فقد مرت بالتوصية ، ولكن ينبغى الاشارة الى أن الفروق التى تحددها المراجع الاقتصادية الحاضرة لم تكن موجودة بذات الدقة خاصـــة ازاء شركات التوصية ، لأن الشركة المصرية قرر مؤسسوها اتاحة الفرصـــة لقبول مساهمين وذلك عند زيادة رأسمالها ، وكان ذلك يعنى اتجاههم لاستثمارات

---

(٦٣) د٠ حسين خلاف : مرجع سابق ، ص : ٣٧٤ ٠

(٦٤) البند الحادى عشر ، من نظامات الشركة المصرية ٠

(٦٥) نفسه : البند التاسع عشر ٠

الأموال رغم قيـــامهم كمؤسسين ، ومن ثم وجد المؤسسون والمساهمون ». وهذا التداخل جسد هو الآخر نموذجا للمداخلات فى مشروعات الفترة فى طريقها لتلمس النموذج التطبيقى الأمثل لشركات المساهمة ، ولكن ما يعنينا من هذا الأمر عدة حقائق أهمها استمرار المؤسسين فى الادارة بموجب النصوص السابقة ، التى لم تتغير وانما التغير كان فى زيادة رأس المال الذى وافق عليه الخديوى اسـماعيل فى ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) وأصبح ٨٠٠ر٠٠٠ جنيه مصرى تقابل ٤٠ر٠٠٠ حصته ، وقد عبروا عن ذلك « أنه طاق (قدر) ثان » (٦٦) أى ضعف السابق .

وكان هذا التطور انعكاسا للظروف التى سادت المجتمع فى تلك الآونة ، حيث ازدهار التجارة البحرية من جراء تجارة القطن ، وكانت مصالح الجميع تدفعهم الى الاستثمار الملاحى ســواء بالنسبة لتصريف الانتاج الوفير من الأرض الزراعية ، أو انتهاز فرصة ازدهار النقل البحرى ومن ثم زيادة أعداد السفن ، كما أن من شأن هذه العوامل أن تحقق زيادة فى الربح ، وبالتالى تدفع الآخرين من الجموع للمساهمة ، سواء تبعا للأشخاص المؤسسين ومدى الثقة فى مشروعاتهم أو جريا وراء الربح .

عموما فقد أشير الى أن السفن المقتضى ايجادهـا ٥ بخاربة للبحر المتوسط ، ٢ للبحر الأحمر (٦٧) ، وهذا بالاضافة الى السابق منها ، وهذا يعنى تطورا على صعيد المشاركة المصرية فى النشاط البحرى ، كما أصبحت الحصة عشرين جنيها ، على أساس ضمان الربح ٦٪ من الحكومة ، ونص البند الثالث مما يجب نشره ، أنه قد تعين وقت قيد الحصص الجديدة ابتداء من ١٠ ربيع الأول (٢٥ أغسطس ١٨٦٣) لغاية (نهاية) ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (١٤ سبتمبر ١٨٦٣) ، ويكون القيد فى الاسكندرية لدى الخواجة ديرفيو وشركاه ، وفى القاهرة لدى الخواجة مكسيموس سكاكينى واخوته ، وفى السويس مصلحة الشركة ، وبالأقاليم المصرية « بحرى وقبلى بديوان كل مديرية ، بمعرفة .. مديرها .. » (٦٨) .

ثم أشار البعد الرابع الى أن نظم دفع هذه الحصص بواقع ١٥٪

---

(٦٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : ـ المحفظة الأولى ، الملف الأول ، صور قرار الجمعية فيما يجب نشره ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) .

ـ محفظة ١٥٢ « أسهم وحصص المساهمين » ملف حصص محرم ـ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ . أمر كريم من اسماعيل باشا بتاريخ ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) بزيادة رأسمال الشركة .

(٦٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : نفسه « ما يجب نشره » ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) .

(٦٨) المصدر نفسه .

وقت القيد ، ثم ١٠٪ بعد مضى ثلاثة أشهر من تاريخه ، وبعدهما – أى الدفعتين – ، يكون الدفع عن كل ثلاثة شهور مرة ، بحيث لا يتم الدفع الا بعد صدور قرار من المجلس ونشره قبل الدفع بخمسة عشر يوما (٦٩) ٠

وقد انتهى هذا القرار فى بنده الخامس الى الاشارة بأن من يريد معرفة الشروط والنظم التى تم التصديق عليها من « ولى النعم » ٠٠ فليطلع (عليها) فى محلات الأقاليم والأماكن المبينة بالبند الثالث ، ويفيد هذا النص تنوع جهات قبول الحصص ، وبمعنى آخر قد فتح الباب أمام من يريد المشاركة بالأسهم ومن ثم كان ذلك تطورا على طريق اتاحة الفرصة أمام مساهمات الأقاليم ، ولم يعد الأمر قاصرا على فئة بعينها ، ولذلك يمكن القول بأن هذا التطور كان نواة لقيام شركة كبرى للمساهمة ، تحققت بعد ذلك فى العزيزية ٠

ولعل هذا التطور يكشف عن دلالة أخرى على طريق المشاركة المصرية فى مثل تلك المشروعات تجسد التطور الاقتصادى والاجتماعى ٠

وفى هذا المجال يجدر التوقف أمام ما يورده لاندز بقوله « ٠٠ لقد تحدد رأس مال الاتحاد فى أول الأمر بـ ٤٠٠ر٠٠٠ جنيه مصرى ، ثم ضوعف فى يوليو ، وأخذ المصريون معظم الأسهم ، فاسماعيل أخذ النصف والنبلاء وحفنة من أقاربهم وأصدقائهم أخذوا ١٦ر٠٠٠ أخرى ، بينما أخذ الأوربيون ٢٦٨٩ سهما من بين ٤٠٠٠ خصصت لهم ٠٠ » (٧٠) ٠

اذا ، ثمة تطور ملحوظ قد حدث ، فمعنى تحديد نسبة لا تتعدى الخمس من الاجمالى للأوربيين ، فان ذلك يرجح وجود ادراك مصرى لخطورة المشاركة الأجنبية ، وربما كان ذلك من أثر الشعور المؤقت المعادى من الباشا للأجانب ، وعلى حد قول لاندز « بسبب تعويضات التحكيم والقناة » (٧١) ، وعامة فان توافر الغلبة للعنصر المحلى مفيدة فى ملكية هذا المرفق السيادى ٠

فى ذات الوقت ، فان هذا الأمر يجسد وجود قدرة مالية لدى العناصر المصرية قادرة على أن تشق طريقها الاستثمارى ، وأنه لم تكن السيطرة للمال الأجنبى على الأقل فى هذا المشروع ، خاصة وأنه تم الاكتتاب الفعلى تبعا لهذه النسب المخصصة ٠

واذا كان لاندز قد ذكر أن « هذه السيطرة الشاملة على رأس المال أمر غير متعمد ، فكل من اسماعيل وديرفيو ، كان يود وضع عدد كبير

---

(٦٩) نفسه ٠

(٧٠) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٥ ، ١٣٦ ٠

(٧١) المرجع نفسه ، ص : ٢١٩ ٠

من الأسهم فى أوربا ، اذ ان هذا يعطى للشركة مكانا فى سوق رأس المال الدولى » ، فان حقيقة تأسيس الشركة لمؤسسيها ثم غلبة العنصر المحلى الذى اكتتب فى المساهمة تنفى هذا القول ، ويرجح أن يكون قوله منطبقا على حصة الخديوى ـ رغم ما فى هذا الرأى من وجاهة فى السوق العالمى ـ اذا ما راودته تلك الفكرة ، نظرا لطبيعة ملكية الشركة ، التى لم تكن باكملها ملكا للباشا ، ومن ثم اذا كان عليه الاقدام على مثل هذه الخطوة ، فكان يجب عليه بداية تصفية أنصبة المؤسسين والمساهمين الآخرين ، وعامة فهذا الرأى الذى ذهب له الباحث ، يؤيده ما يذكره لاندز نفسه مناقضا به كلامه السابق وذلك بما نصه « ٠٠ من المحتمل أن اسماعيل بالذات كان يفكر مقدما فى تصفية جزء من حصته الضخمة التى كانت فى الأصل ربع رأس المال فحسب ٠٠ » (٧٢) ٠

كذلك وجدت اشارات فى بعض الوثائق تؤكد ان تفكير اسماعيل باشا فى هذا البيع قد حدث ، ولكن ليس مع الشركة المصرية وانما ازاء أسهم الشركة العزيزية فى فترة لاحقة (٧٣) ٠

وعلى كل ، فقد مرت « المصرية » فى طريقها صوب « العزيزية » بمراحل أخرى ، وفى اطار هذا التطور المرحلى ، اتخذت الجمعية العمومية عدة قرارات تنظم أعمالها وادارة شئونهـا ، ففى ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ، وفى ٧ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (١٨٦٣) تمت الموافقة على شراء ست سفن تجارية أربع منها للبحر المتوسط ، واثنتان للبحر الأحمر ، وان كان لم يتم شراء هذه السفن مجملة ، وانما تم شراء اثنتين من الشركة الانجليزية P & O، وهما اللتان أطلق عليهما « دمنهور » وتعمل فى ميناء الاسكندرية ، و « الحديدة » فى السويس ، ثم تم شراء سفينة ثالثة عن طريق ادوارد ديرفيو وشركاه بمرسيليا أطلق عليها « سواكن » للعمل فى البحر الأحمر ٠

وقد استخدمت الشركة المصرية بعض السفن الحكومية لحين ورود هذه السفن ، وكان من بين تلك السفن الحكومية « الجعفرية » القديمة التى تم استبدالها بأخرى حكومية هى « أسيوط » ، ثم وابور بخارى آخر هو « السعيدية » (٧٤) ، وقد انتظمت الحركة الملاحية ازاء تطور التجارة

---

(٧٢) المرجع نفسه ، ص : ١٣٦ ٠

(٧٣) تم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « المؤسسون والمساهمون بين دوافع التاسيس وعوامل التصفية » فى الدراسة غير المنشورة بجامعة عين شمس ٠

(٧٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية قومبانية الوابورات المصرية رقم ٨ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (١٨٦٣) ، ـ قرار جمعية المؤسسين بتاريخ ٥ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) ، =

البحرية آنئذ ، حتى ان الادارة اتخذت قرارا ـ اثر وجود نقدية متوفرة بالخزينة ـ بايداع الفائض لدى ادوارد ديرفيو بالاسكندرية ، ومكسيموس سكاكيني بالقاهرة ، وذلك لاستثمارها نظير سعد فائدة ٤٪ سنويا (٧٥) ٠

وتجدر الاشارة الى أن اسماعيل باشا وافق على تخفيض أثمان أربع سفن بخارية بيعت للشركة المصرية من ٢٧٤٠٠ ليرة الى ٢٠٠٠٠ ، وذلك لكثرة نفقات اصلاحاتها (٧٦) ٠

ولم يقتصر التطور المرحلي للشركة على الجوانب السابقة ، بل يبدو أن وجود « مصلحة الانجرارية »التابعة للميرى ـ وهى التى كانت تقوم بالملاحة النيلية ـ قد لفت أنظار مديرى الشركة الى امكانية المساهمة فى هذا النشاط ، ولم لا ، فثروات مصر الداخلية ازدادت رواجا ، كما أن الخبرات الفنية والادارية توافرت لديها من خلال النشاط الخارجى فى البحرين الأحمر والمتوسط ، لذلك اجتمع مؤسسوها وأرباب حصصها فى ٢١ رمضان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، وانتهوا الى اقرار صيغة التماس ضمنوها أحد عشر بندا ، وقدموها الى الخديوى لاستصدار موافقته على تسيير « ٠٠ سفن بخارية ببحر (نهر) النيل بواسطة ايجـاد وابورات وصنادل بحرية تمر به قبلى وبحرى شرقا وغربا ٠٠ ، وعلاوة (زيادة) ستين ألف حصة لغلاق (لاغلاق ـ لاتمام) مائة ألف حصـــة ، فيكون الرسمال (رأس المال) مليونين جنيه مصرى ٠٠ » ، وأمور أخرى تعدد المهام التى يمكن أن تقوم بها فى أمور الرى والصرف وغيرها مما يعود بالفائدة ٠

ولم يغفل الالتماس طلب المساعدات الخديوية اسوة بما تم حيال تملك الأراضى أو تقسيط أثمان السفن والمراكب وغيرها بدون فوائد لمدة عشر سنوات ، بالاضافة الى طلب الاعفاء من رسوم الاهوسة والكبارى ٠

وحين جاء ذكر مستخدمى هذا المشروع ، أشار الالتماس الى أنهم سيكونون من المصريين ماعدا المهندسين فانه « بحسب ما يتوافق سواء كانوا منهم أو خلافهم » ، ثم تضمنت البنود من الســـابع الى التاسع أولوية

= قرار جمعية المؤسسين فى ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ٠

ـ محفظة الوابورات ، ملف « ربيع أول ١٢٨٠ هـ » ; انهاء مقدم للخديوى من المؤسسين بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٠ هـ (اغسطس ١٨٦٣) ٠

(٧٥) المصدر نفسه : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومبانية المصرية بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) ٠

(٧٦) « وثيقة نمرة ٦٤٠ بتاريخ ٣ شعبان ١٢٨٠ هـ » (يناير ١٨٦٤) أمر كريم الى المالية ، عن : د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٦٩ ٠

تخصيص الحصص المستجدة لأرباب الحصص الأربعين ألف السابقة ، حيث تم سدادهم ٢٥٪ المطلوبة فى مواعيدها ، وما يتبقى فهو لمن يستجد ، وأماكن الدفع هى نفسها التى سددت فيها الدفعات السابقة ، على أن تدخل هذه الزيادة الجديدة فى ضمانة الحكومة للربح السنوى ٦٪ (٧٧) ٠

وقد تمت موافقة الخديوى على بنود هذا الالتماس بأمره الصادر الى حليم (عبد الحليم) باشا فى ٢٩ شوال ١٢٨٠ هـ (مارس ١٨٦٤) (٧٨) ، وفى أعقاب ذلك كانت اجتماعات جمعية الشركة العمومية التى اتخذت فيها القرارات التنفيذية لهذا التصديق ، ومن أهمها استلام وابورات بخارية ومراكب وصنادل وملحقات نيلية أخرى من الميرى ، ثم الاتجاه الى استكمال طاقة عملها من السفن الأخرى ، وكذلك المستخدمين من الداخل والخارج ، ومن ثم أصبح ما يميز هذه المرحلة من عمر الشركة هى مزاولتها النشاط البحرى والملاحة الداخلية فى نهر النيل ٠

بين النشـــاط والسـيـاسة :

فى تلك الآونة ، كانت هناك ظروف أخرى تدور فى فلك السياسة ، بين السلطان العثمانى وواليه على مصر ذات علاقة بهذا النشاط ، فقد وجد منـذ أربعينـات القرن التاســع عشر مشروع مـلاحى من بيت لينش Messrs Lynch الانجليزى فى أنهـار العراق ، تطور معه استخدام السفن التجارية كسفن حربية وضحت خطورتها ، وأدرك العثمانيون ذلك ، فاهتموا ليس بأمر الملاحة الداخلية فى العراق فحسب بل البحرية التجارية فى البحر الأحمر ، وفى هذا الصدد يذكر الدكتور عبد العزيز نوار ، أنه كانت قد وصلت الباخرتان العثمانيتان بغداد والبصرة الى العراق ، وبدأ الخط الملاحى التجارى العثمانى عمله فى أبريل ١٥٨٩ ، وكان هذا المشروع جزءا من مشروع ملاحى كبير ، حيث صدر فى نفس الوقت مرسوم فى الآستانة بانشاء شركة ملاحية عثمانية برأسمال قدره مائة ألف كيس ، بامتياز لمدة ثلاثين عاما ، وتقرر أن تعمل هذه الشركة فى البحر الأحمر وسواحل الحجاز واليمن ومصوع وسواكن والقصير ، وكان ذلك يعنى أن عمليات النقل النهرى والبحرى قد تسيطر عليها هذه الشركة العثمانية الناشئة سيطرة احتكارية (٧٩) ٠

---

(٧٧) دار الوثائق القومية (محفوظات العزيزية) : محمد رشدى : مصدر سابق ، ص ـ ص : ١٧ ـ ٢١ ٠

(٧٨) نفسه ٠

(٧٩) د٠ عبد العزيز سليمان نوار : المصالح البريطانية فى انهار العراق ، ص ص : ٦٢ ، ١٠٩ ، ١١٠ ٠

وقد رد الانجليز على ذلك ، بأن تأسست فى لندن شركة ستيفن لينش للملاحة فى نهرى دجلة والفرات بالبواخر فى ١٨٦٠ Messrs Lynch of the Euphretes and Tigtis steam navigation company .. وانتهت المفاوضات بين السفارة البريطانية والباب العالى .. بموافقة الباب العالى فى أكتوبر ١٨٦٤ .. على استخدام شركة لينش للملاحة البخارية فى نهرى دجلة والفرات » (٨٠) .

وقد شهدت الفترة ذاتها ، حصول بريطانيا على فرمان خولها مد الخطوط التلغرافية ، ووقع اختيارهـا فى مارس ١٨٥٩ على السويس والقصير وسواكن ، ووافقت الحكومة على بدء ذلك ، وهو ما تم فى يونية ١٨٥٩ بالأراضى المصرية ، بمحطة القصير وقد سبق تناوله ، وهذه تعرضت للتدمير من بعض المتعصبين ، فجاء اقتراح بلودن Plowden قنصل بريطانيا فى مصوع بايجاد قوة بحرية فى البحر الأحمر للحماية (٨١) .

كما شهدت الفترة نفسها ضلوع شركة الهند الشرقية The East India Company فى نشاط البحرية التجارية والأمور السياسية ، حيث أصبحت منذ عام ١٨٥٨ ضمن وزارة الهند البريطانية India Office (*) ، بالاضافة الى ذلك ما حدث من معارك بحرية بسبب السفن التجارية الانجليزية مثل معركة جدة (**) ، وما أثير حول علاقة شركة البحرية الانجليزية P & O بظروف انشاء الفنارات فى البحر الأحمر ، وارتباط تلك بالأمور التجارية والسياسية ، ازاء توطيد النفوذ البريطانى ، أو مجابهة النفوذ الفرنسى وبحريته التجارية (٨٢) .

---

(٨٠) المرجع نفسه ، ص ـ ص : ١١٠ ـ ١١٨ .

(٨١) د. فاروق عثمان اباظة : مرجع سابق ، ص : ٣١٥ .

(★) د. فاروق عثمان أباظة : مرجع سابق ، ملحقان رقم ١ ، ٢ ، ص ، ص : ٦٦٧ ، ٦٦٨ ، وقد ذكر ان الغرض من انشاء وزارة الهند ، هو وضع الأجهزة التى تضخمت مسئولياتها فى ظل ادارة شركة الهند تحت الاشراف المباشر للحكومة البريطانية فى لندن .
ـ نفسه ، هامش (أ) ، ص : ٦٦٨ .

(★★) يذكر الدكتور فاروق أباظة أنه فى مطلع شهر يونيو ١٨٥٨ حدث نزاع حول ملكية السفينة ايرانى Eranee ، وقد قرر القنصل البريطانى بجدة « باج Page » انها كانت مملوكة لاثنين من رعايا البريطانيين وتطور هذا النزاع ، وحدث أن سبح اثنان من اليونانيين من جدة الى السفينة الحربية الانجليزية « سيكلوبس Syclops » الراسية فى الميناء ، وأبلغوا قائدها بالاعتداءات التى قتل فيها ٢١ شخصا من بينهم قنصل فرنسا بجدة ، فتبودلت الانذارات وانتهى الأمر بضرب جدة بالمدفعية ، وتصادف أن كان ذلك وقت مرور الحجاج ، وانتهت التحقيقات الى عدم وجود أسباب دينية ، ولم يتعد الأمر كونه حادث سطو .
ـ د. فاروق عثمان أباظة : المرجع السابق ، ص ـ ص : ٢٩٠ ـ ٢٩٣ .

(٨٢) سبق تناوله في « ظروف قيام البحرية التجارية المصرية » ، المرجع نفسه ، ص ـ ص : ٣١٧ ـ ٣٢٠ .

ازاء ذلك ، جاءت أهمية متابعة الدولة العثمانية لما يجرى فى هذه المنطقة ، ليس من منطلق سيادة الرجل الضعيف ـ التى وضحت منذ عهد محمد على ـ ولكن تمشيا مع الأخطار التى تتجاذبها فى ميدان الملاحة ، واذا كانت حالة المرض تلك لم تسعفها فى القيام بنشاط ملاحى مماثل داخل مصر ، لأننا قد شهدنا ظروفها الاقتصادية التى حولت على أثرها جزية مصر سدادا لقروضها من فرنسا وانجلترا ، وشهدنا أيضا نصح رشيد باشا لسعيد بانتهاج سياسة الترضية فى حل المشكلات الداخلية .

اذا ، تبعا لهذه الظروف ، رأت الدولة العثمانية فى قيام شركات البحرية التجارية المصرية مكملا لما تعجز عن القيام به ، بنفس التواجد ، ازاء البعد المكانى بين مراكز ادارة أى من شركات الآستانة عن تلك البقاع فى البحر الأحمر ، التى لم تكن وجدت بها قناة السويس ، وخاصة أن الشركة المجيدية التى كانت فى عهد سعيد باشا كانت تنسب للسلطان عبد المجيد وترفع الراية العلية .

من ثم جاء صدور الفرمان السلطانى بالتصديق على قيام الشركة المجيدية دليلا على اقرار السلطان لما يوافق مصر من المشروعات الملاحية ، ولأن وجود البحرية التجارية المصرية يفى بالأغراض العثمانية ، ولكن تمشيا مع وضع « الرجل المريض » ، جاءت السياسة متسمة بالترقب والشك ثم مباركة النوايا عن رضا أو فيما ندر عن سواه ، وهو ما حدث بالفعل مع « الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية » ، اذ يبدو أن نشاطها قد وصل الى الباب العالى ، ففى الوقت الذى انتهت فيه طبيعة المجيدية كشركة وحولت الى مصلحة ميرية ، ثم قيام هذه الشركة الجديدة ـ الشركة المصرية ـ ، فقد استمر النشاط عالقا بأذهان المسميات العثمانية (مجيدية) .

عامة ، فقد روقب النشاط ، ولما لم يخطر اسماعيل باشا السلطان ، لذا أرسل الأخير مذكرا اياه أن فى نشاطها « منافع كثيرة » ، وحينئذ لم يجد الوالى بدا من اجابته « علم من شهادة الركاب والمسافرين والحجاج أن فى الشركة المجيدية .. التى أسست وألغيت فى عهد سلفنا منافعا كبيرة ، كما علم ذلك من الأمر السلطانى والكتاب السامى اللذين تلقيناهما ، فقررنا اعادتهما وأذنا فى تأسيسها مرة ثانية بالشروط المعلومة (للشركة المصرية) » (٨٣) ، ثم أضاف بنودا أخرى هى أن مؤسسيها التمسوا شراء بضع بواخر (سفن بخارية) لضبط مواعيد السفر ، وتشتمل أسفارها على سواحل الأناضول والروميلى ، كما التمسوا مد مدة الرخصة من ثلاثين

---

(٨٣) ـ د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية .. ، ص : ٣٧٠ .

سنة الى تسعين سنة ، وأن تكون الأرباح (بضمانة الحكومة) السنوية ٧٪ بزيادة ١٪ ، ثم يطمئن الباب العـالى بأن أكثر موظفى الشركة وحاملى الأسهم من رعية الدولة ، ومن موظفى حكومة مصر الا قليلا من الأجانب ، وأنهم بذلك محافظون بطبيعة الحال ـ (لازالة الشك) ـ على النظام والقوانين الموضوعة ، لئلا يطرأ عليها خلل ، وأنه قد اشترط بحث الدعاوى الخاصـــة بالشركة فى المجالس والدواوين المحليـة ، بمقتضى القوانين الشاهانية ، مهما تكن رعوية المدعى ، بدون وساطة قنصله ، فتكون هذه الشركة عثمانية بحتة ، ثم ذكر أنها ستحقق منافع عديدة فى أعقاب ورود وتشغيل البواخر التى اشترتها والتى رهن الانشاء بمينائى الاسكندرية والسويس ، من ذلك نقل القوات العثمانية الى أقصى البلاد كاليمن والبصرة وبغداد ، ومحصولات « البلاد الشاهانية » (٨٤) .

وقد أضافت الوثيقة ذاتها أن الحكومات الأجنبية تمد مثل هـذه الشركات بالأموال ، وتمد مدة امتيازها الى تسع وتسعين سنة ، وفى النهاية ورد هذا النص « فنستأذن فى الموافقة على منح مؤسسى الشركة الرخصة المطلوبة ، كما استأذن فى تسمية هذه الشركة باسم جلالة السلطان تبركا وتيمنا أى الشركة العزيزية » (٨٥) .

وهذا العرض يكشف فى الواقع عن أمور كثيرة ، حيث يتضح من سياقه ما سبق قوله عن سياســة الترقب والشك ، اما بصــدد الانشاء وتسيير السفن دون اخطار السلطان المسبق ، أو من حيث الاقدام على شراء سفن من الخارج ، وعملية الشراء هذه ، كانت قد اتخذت ادارة الشركة من قبل عدة قرارات بشأنها ، وتوضح الاشـارة للبصرة وبغداد ونقل الجنود ، أثر الظروف المقابلة فى كليهما ، حيث الوصول لهذه النقاط كان يفى بمتطلبات السلطان ، رغم أنها لم تكن ضمن خطوط سير سفن الشركة أصلا التى اقتصرت على البحرين وسواحل الدول العثمانية بالبحر الأسود ، ولكن هذا الأمر المعنوى كان ذا قيمة لمعاصرته تاريخ مفاوضات السفارة البريطانية والباب العالى بخصوص الملاحة فى أنهار العراق ، حيث كان تاريخ المكاتبة ١٥ رمضان ١٢٨٠ هـ (أواخر فبراير ١٨٦٤) ، كما كانت الاشارة أقوى فى نقل الجنـود الى أقاصى البـلاد وضمنها اليمن ، حيث كانت تعكس ظروفا مماثلة ، اثر ثورة العسير ، التى كانت قد نجحت ١٢٨٠ هـ/١٨٦٣ فى الاستيلاء على مدينة أبى عريش ، وتحرج موقف متصرف الحديدة : التركى « على ياور باشا » ، ولم تســتطع السلطات

---

(٨٤) نفسه ، ص ص : ٣٧٠ ، ٣٧١ .

(٨٥) د. شوقى الجمل : المرجع نفسه ، ص : ٣٧١ .

العثمانية الحاكمة فى الحجاز القيام بعمل حاسم ، وازاء هذا الموقف اضطر الباب العالى أن يلجأ الى والى مصر للاستعانة به (٨٦) ٠

ولما كانت هذه الأحداث معاصرة لقيام الشركة المصرية وشرائها السفن وزيارة السلطان لمصر (*) ، لذا لم يكن اختيار اسم احـدى السفينتين الواردتين من الشركة الانجليزية P & O « الحديدة » مصادفة ، بل كان اشارة بأنها تصلح للقيام بمهام لتلك المنطقة حيث أبحرت القوة المصرية على ظهر هذه السفينة فى وقت لاحق بتاريخ ٣ يونية ١٨٦٤ متجهة الى جدة (٨٧) ، ايذانا بالتدخل فى أحـداث اليمن ، وهناك من فسر قبول اسماعيل باشا لهذه المهمة ، لأنه كان يسعى للحصول على فرمان من الباب العالى بجعل ولاية مصر وراثية فى أكبر أبنائه من جهة ، وأملا فى احياء سياسة مصر العربية من جهة أخرى (٨٨) ، مع ملاحظة ما تفرضه ظروف السيادة العثمانية ٠

وعلى هـذا الأساس بدت البحرية التجارية ، أو بالأحرى الشركة المصرية فى تطورها صوب العزيزية ليست معبرا عن استثمارات المؤسسين اقتصاديا فحسب ، بل مشروعا يفى بكل من أغراض الباشا والسلطان سياسيا ، وأما عبارات التبرك والتيمن التى يبديها الباشا ، فانها كانت تبرز سمات التودد ومحاولة استرضاء السلطان ، أو بالأحرى التكفير عن عدم اخطاره المسبق بمشروعها ، وعامة فان المجاملة والود لم تكن تمس جوهر عمل الشركة الاقتصادى ٠ ولكن هذا الطريق كان يهيىء الاجواء لنيل الامتيازات سـواء كان ذلك للشركة أو لما ينوى الاقدام على طلبه فى مصر ٠

ويبقى القول ان التطور فى رأسمال الشركة والتوسع فى مشروعاتها، يعكسان نوعا من مواكبة تطور ظروف القيام ذاتها ، التى لم يكن متوقعا

(٨٦) د٠ فاروق عثمان أباظة : مرجع سابق ، ص ص : ٢٩٦ ، ٢٩٧ ٠

(★) أبحر السلطان عبد العزيز من « الاستانة » يوم الجمعة ٣ أبريل ١٨٦٣ على ظهر اليخت الهمايونى « فيض جهاد » الذى كان قد أهداه اليه اسماعيل باشا ابان زيارته الاستانة لاستلام فرمان تنصيبه ، وفى مقابله أهداه السلطان قطعة من الماس وقد وصل الاسكندرية الثلاثاء ٧ أبريل ١٨٦٣ ، وبرفقته كل من ابنه الأمير يوسف عز الدين ، أفندى ، عبد الحميد أفندى ، رشاد أفندى ، وهؤلاء الأفندية هم الذين تولوا السلطنة من بعده ٠

— عزيز خانكى : طرائف تاريخية ، المطبعة العصرية ، الفجالة ، مصر د٠ت ، ص ص : ٨٥ ، ٨٦ ٠

(٨٧) د٠ فاروق عثمان أباظة : المرجع السابق ، ص : ٢٩٧ ٠

(٨٨) نفسه ، ص ص : ٢٩٧ ، ٢٩٨ ٠

— السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٤٢ ٠

معها انهاء النشاط وانما منحه مزيدا من المزايا ، كما هو واضح من المكاتبة السابقة ، فاذا تم تصديق السلطان عليها ، أصبح مسمى « الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية » أثرا باقيا ، ويصبح المسمى الجديد « الشركة العزيزية » وهو ما تم بالفعل فى ذى الحجة ١٢٨٠ هـ/مايو ١٨٦٤ ، لتسطر صفحة أخرى .

المرحلة الثانية : الشركة العزيزية :

أيا كان المسمى ومبرراته ، فهذا ليس القياس للمشروعات ، لكنه مظهر يعرض له البحث فى اطار العلاقات الانسانية ، التى احتوت مدلولاتها على بعض المؤثرات ، وأيا كان المقترح ، فان الحقيقة هى أن « العزيزية » نسبة للسلطان عبد العزيز الذى تولى السلطنة فى الفترة من ١٨٦١ ــ ١٨٧٦ م ، وعلى حد قول الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى « كان مترددا لا يستقر على قرار .. والدته كانت لها عليه دالة لاتحد ، مما ساعدها بعد توليه الحكم على استغلال النفوذ .. ولم يقل عبد العزيز عن والدته نزوعا الى استغلال منصبه بعد توليه العرش ، وذلك لتغطية نفقات اسرافه » (٨٩) ، وبهاتين الشخصيتين التقت الشركة العزيزية فى مشروعاتها ، مثلما التقت بالسلطان والخديوى فى تغيير اسمها الى العزيزية رمزا لذلك .

فى البداية لم يرد التصديق بالفرمان السلطانى ردا على مكاتبة اسماعيل باشا للباب العالى ١٥ رمضان ١٢٨٠ هـ (فبراير ١٨٦٤) ، وانما تبودلت مكاتبات أخرى تسأل توضيح مواضيع ينبغى تعديلها فى الفرمان المزمع اصداره (٩٠) ، ثم صدر الفرمان السلطانى المحرر فى أوائل شهر ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) ، الذى نص فى ديباجته على مد مدة الامتياز الى تسعين سنة ، وأن تكون نسبة الربح التى يضمنها الميرى ٧٪ ، وان الشركة منذ هذا التاريخ فصاعدا تكون منسوبة الى الاسم السلطانى الذى أشير اليه « اسمنا السامى الملوكى » أى العزيزية (٩١) .

وقد اشتمل الفرمان ذاته على عشر مواد توضح بعض أمور الامتياز ونهج العمل ، يتصل منها بفقرتنا هذه ، أن مدتها تبدأ من تاريخ هذا الفرمان ، وهذا يعنى شغل « الشركة المصرية » سابقتها ، حيزا فى تاريخ

---

(٨٩) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ١٦ .

(٩٠) د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية ... ، ص : ٣٧٢ .

(٩١) ــ دار الوثائق القومية (محافظ الابحاث) : محفظة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان رقم ٨٩٨ فى أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ من السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر (فرمان تاسيس العزيزية) .

الملاحة المصرية ، وهو ما أثبتناه ، ثم أشير الى أنه اذا أريد مد امتياز العزيزية مرة ثانية ، فيتم الاستئذان من طرف الدولة العثمانية ، وذلك قبل انتهاء مدة الامتياز « بخمسة سنين » (٩٢) •

وقد جاءت تفصيلات المادة الأولى حول حق ديوان المالية فى المرور والتفتيش على حساباتها ودفاترها وأكدت المادة الثانية نسبة الربح ٧٪ ، وركزت الثالثة على أن المؤسسين « وأصحاب الاسهام » (المساهمين) فهؤلاء مع مستخدمى القومبانية ، تحل قضاياهم بمعرفة الحكومة المحلية ، حيث ان الشركة تابعة للدولة العلية ، وتأسيسها ومركزها العام بمصر ، ثم تتشابه بقية المواد مع مواد الفرمان السابق اصداره للشركة المجيدية ، ماعدا ما أشارت اليه المادة الرابعة من فرمان المجيدية التى حددت الانتقال بالسفن بقولها « لا تقبل القومبانية الركاب العادية المسافرين الى الخارج مطلقا ، ولو عن طريق توصية او التماس » (٩٣) ، حيث ترك النص « الى الخارج » ، وفى المقدمة جاء نطاق العمل البحر الأسود ، المتوسط ، الأحمر ، المحيط ، وفى المادة السابعة أشار الى حق الشركة فى أعمال ورش مناسبة فى القصير أو السويس أو أية جهة أخرى لأجل تعمير وترميم الوابورات ، ويتم تسوية ذلك بمعرفة الحكومة المحلية ، وكذلك حقها فى انشاء مخازن للفحم ، وفى المواد الأخرى تعطى لها الأراضى الميرية من الحكومة، وبعد انتهاء الشركة تشترى الحكومه منشآتها باتفاق الطرفين ، ويتوالى التشابه فى بقية المواد مع فرمان المجيدية •

ثم اختتم الفرمان مواده بالعاشرة التى نصت على أن هذه هى الترتيبات الأساسية لتلك الشركة ، والما النظامنامه أى اللائحة الأساسية فتوضع من طرف المؤسسين ، وبما يتفق مع القواعد والتعليمات ونظم حركة الادارة المتبعة فى سائر الشركات المماثلة ، ولا يعمل بها ما لم يتصدق عليها من طرف الحكومة المخلية (٩٤) ، أى حكومة مصر حيث واقع مقرها ومؤسسيها ومساهميها •

أما عن أثر العلاقة بالسلطان ، فان نصوص الفرمان التى لازمت قيام هذه الحركة ، تثبت أن ما اتصل بهذا الجانب فى العلاقة والتبعية العثمانية ومسماها ، هو ما تضمنته المادة السادسة فى اشارتها الى أن هذه الشركة ما دامت منسوبة لاسم السلطان العثمانى ، وستبحر سفنها بين موانىء السلطنة ، من ثم ، « ما يلزم لهـا بأى جهة كانت من أدوات ومهمـات

---

(٩٢) المصدر نفسه •
(٩٣) « فرمان تأسيس المجيدية » •
(٩٤) « فرمان تأسيس العزيزية » •

ولوازمات من أى جنس ونوع كان ، لا يؤخذ عليه رسم جمرك ولا رسوم أخرى ، بل يعاف من ذلك عند جلبه واحضاره من الخارج » (٩٥) ، وهذا النص يفسر مغزاه ما جـاء بمقدمة الفرمان ، من أن انشـاء مثـل هذه المشروعات « يستهدف تحقيق النفع العام والرغبات الخيرية السلطانيـة تماما » ٠

وعلى كل ، فقد مضت الشركة فى طريقها ، ويبدو أن حالة الرواج فى التبادل الخارجى خاصة ابان ازدهار تجارة القطن وتحقيقها أرباحا ، قد أغرت مؤسسيها وأهمهم الخديوى ـ ليس تبعـا لمكانته السـياسية فحسب بل بقدر حصته الكبيرة (*) ـ على ملكيتهم لمشروع آخر ظاهره بعيد تماما عن البحرية التجارية ، ولكن جوهره متصل تماما بها ، وهو مشروع مد السكك الحديدية ، بما يمثله من تنشيط التبادل الخارجى من خلال ربط الموانىء بالظهير ، واقترحت ذلك فى « الجهات التى تستصوب بالأقطار المصرية وملحقاتها وبالمحلات (الأماكن) التى من الخرطوم لحد (الى) اسكلتى سواكن ومصوع » (٩٦) ، ولتحقيق ذلك لجأ اسماعيل باشا الى « صاحبة العصمة والدة الجناب العالى (نفسه) بالاستانة فيرجو الوالدة هانم « أن تتوسط لدى المقامات العليا فى الآستانة ، حتى تعطى الشركة المصرية العزيزية ، تصريحا بمد سكك حديدية فى الجهات المعلومـة ، فى مصر بملحقاتهـا ، عدا السـكك الحديدية الموجـودة فيها الآن » (٩٧) ٠

غير أن ما يلفت النظر لهذا المشروع المقترح ، هو أن ثمة تطورا قد طرأ على نوعية تفكير ادارة العزيزية فى طرق الاستثمار داخل مصر وذات الشىء بالنسبة للملحقات ، وان كانت هذه الأخيرة قد استحوذت على اهتمام خاص من الوالى ، لما يمثله ذلك من ربط لتلك البقاع اداريا وسياسيا ، وقد تم التصديق السلطانى ، فى أواخر ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) وصدر الفرمان محتويا على مقدمة وتسع مواد وخاتمة ، خول الشركة الحق فى مد السكك الحديدية بالجهات المذكورة وأمور أخرى ، كان أهم ما جاء فيه متضمنا نفس شروط فرمان تأسيس العزيزية من حيث

---

(٩٥) نفسه ، وسيتم تناول ذلك فى « ادارة البحرية التجارية ٠٠ ، ـ ٠ التوكيلات الملاحية » ٠

(*) تم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « المؤسسون والمساهمون فى الدراسة غير المنشورة بجامعة عين شمس » ٠

(٩٦) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان ٩٠٥ بتاريخ أواخر ربيع آخر ١٢٨١ هـ بطغراء السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر ٠٠

(٩٧) د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية ٠٠ ، ص : ٣٧٣ ٠

المدة وضمانة الحكومة ٧٪ تبعا لرأس المال بأية اضافات فعلية ، ونفس الشيء بالنسبة لنقل الجنود ومستلزمات الميرى ، ثم ذكرت المادة الثامنة ضرورة تقديم الشركة رسومات الخطوط المزمع انشاؤها وتفاصيلها ، وأضافت المادة التاسعة « بما أن الرخصة المتعلقة بأعمال السكك الحديدية هى مقصورة ومحصورة فى هذه القومبانية لا خلافها ، فلا يجوز لها أن تعطى جميع السكك أو أحد الفروع لأحد خلافها ، سواء كان بنوع الالتزام أو بوجه آخر » (٩٨) ٠

وكان هذا النص يعنى الحرص على أن يكون هذا المشروع فى اطار التبعية المصرية العثمانية وبمعنى آخر بدا مشروعا سياديا لا يجوز التنازل عنه كليا أو جزئيا ، وفى الجانب الاقتصادى كان يعنى حاجة الشركة الى زيادة رأس المال ، وبالتالى فتح الباب لمزيد من الأسهم ، وكما أشرنا سابقا فان ظروف المجتمع المصرى ، كانت تشهد رواجا اقتصاديا نتيجة ازدهار التجارة الخارجية آنئذ ، وكذلك تطور كبار الملاك الزراعيين ، ذات الشيء بالنسبة لايرادات الباشا ، وكان ذلك يعنى وجود فوائض مالية يمكنها المساهمة فى مثل هذه المشروعات ، سواء بزيادة رؤوس أموال المؤسسين والمساهمين القدامى أو بدخول مساهمين جدد ، لكن وعلى الرغم من ذلك فانه مما يؤخذ على التطور فى مشروعاتنا هذه ، أنها دوما كانت تسبق امكانات رأس المال المتاح ، ولم تكن تأتى نتيجة لاستثمار فائض ، فيفتح الباب لأسهم جديدة قبل سداد بقية الحصة السابقة ، وهو ما مثل مداخلات محاسبية لم تفطن لها الادارة ، ويبدو أن ذلك كان من آثار طموحات الطفرة التى أصابت الاقتصاد المصرى بالازدهار المفاجيء نتيجة القطن ، أو الانفتاح الناقل للمظهر الحضارى دون ترو ، لأن ما حدث هو اقرار المؤسسين على أن يكون رأس مال الشركة العزيزية بعد مشروع السكك الحديدية « ثمانية ملايين جنيه انكليزى ، منقسمة على أربعمائة ألف سهم ، قيمة كل سهم عشرين جنيه انكليزى » (٩٩) ، وجاءت تفصيلات نظم دفعها فى النظامنانه ٠

ولما كان الفرمانان السابقان فى ذى الحجة ، ربيع الآخر ١٢٨١ هـ ، قد خولا الحكومة المحلية حق التصديق على اللائحة الأساسية (النظامنانة) ، فقد تم ذلك التصديق بموجب الأمر الكريم فى ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) ، الصادر الى راغب باشا ، الذى تولى رئاستها بعد

---

(٩٨) دار الوثائق القومية (محفوظات العزيزية) : « فرمان الموافقة على امتياز السكك الحديدية » ٠

(٩٩) ــ : « نظامات الشركة العزيزية » ، البند السابع من الباب السابق ٠

أن قدم عبــد الحليم باشــا طلب اســتعفائه الذى قبـله الوالى بنفس التاريخ (١٠٠) .

وقد احتوت النظامنامه على مقدمة وواحد وسبعين بندا (١٠١) ، كان ما يتصـــل منها برأس المـال ، هو اقرار الزيادة المشار اليها ، وما يراه البـــاحث من نقاط تؤخـــذ على الشركة ، يثبتها ما جــاء بالنص من أن الأربعمائة ألف سهم وقيمة كل منها عشرون جنيها انجليزيا ، كان ضمن هذا المبلغ المائة ألف سهم القديمة التى تم الاكتتاب فيها من قبل ، ودفع الربع من قيمة كل سهم (*) ، وكان باقى المبلغ وقدره ثلثمائة ألف سهم المقتضى فتحها مستجدا ، فتح منها حينئذ مائة وخمسون ألف سهم فقط ، وطلب من هذا القدر دفع الربع من كل سهم أيضا فى المواعيد الآتى بيانها ، « ٢ جنيهان عند قيد الأسماء ، ١ جنيه بعد القسط الأول بثلاثة شهور وان لزم ، ١ جنيه بعد القسط الثانى بستة شهور وان لزم ، ١ جنيه بعد القسط الثالث بستة شهور وان لزم » ، أى خمسة جنيهات ، وباتمام هذه الدفعات يكون قد تم سداد ربع قيمة رأس مال المائة والخمسين ألف سهم ، ومن ثم يصبحوا بمساواة المائة ألف سهم الأولى ، وبعدئذ ففى كل ستة شهور وان لزم ، يطلب من الخمسة عشر جنيها الباقية جنيه واحد من قيمة كل سهم من المائتين والخمسين ألف سهم ، اعتبارا من تاريخ اتمام دفع الربع الأول ، على أنه قبل طلب كل قسط بثلاثة شهور ، ينشر من ديوان العموم باعلان التحصيل ، على أن يتم سداد كافة الأقساط نقدا بخزينة ديوان عموم الشركة ، وأما المائة والخمسين ألف سهم المتبقية من الثلمائة ألف سهم المستجدة ، فيتم طرحها للاكتتاب بمعرفة مجلس الادارة عند اللزوم ، وبمعرفة المجلس المذكور يتعين بوقتها كيفية التحصيل (١٠٢) .

ويلاحظ من هــذا العرض عـودة اقـرار عملة رأس المال بالجنيه الانجليزى ، ويرجح أن يكون ذلك مرتبطا بحركة الظروف الاقتصادية التى ذكر عنها الدكتور حسين خلاف ــ فى اطار حديثه عن علاقة التبعية فى الاقتصــاد ــ أن التبعية آنئذ شملت ميدان التجارة والمال ، وذلك بأن

---

(١٠٠) دار الوثائق القومية (محفوظات العزيزية) : ترجمة الأمر الكريم رقم ٣١ تركى بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ الى سعادة راغب باشا .

(١٠١) المصدر نفسه : « نظامات العزيزية » .

(*) يوجد بعد هذا فقرة « وباقى المبلغ وقدره ثلثمائة ألف سهم القديمة التى استولتها أربابها بالكامل ، ودفعوا الربع من قيمة كل سهم » وهذه تم استبعادها لترجيح عدام صوابها ، حيث لم تثبت الوثائق المقارنة ذلك ، وأيضا لعدم اتساقها مع بقية البنود والنظامنامه .

ــ محمد رشدى : مصدر سابق ، ص : ٣٦ .

(١٠٢) نفسه : البند السابع عن الباب الثانى .

الجزء الأكبر من تجارة الصادرات والورادات المصرية ، كان محتكرا فعلا لانجلترا منذ أوائل حكم اسماعيل ، وقدر البعض أن ثلاثة أرباع التجارة الخارجية المصرية ، كان يتم مع تلك الدولة حوالى عام ١٨٦٣ ، وكان يساند نشـاط الانجليز فى ميدان التجارة ، نشاطهم فى ميدان المال ، وذلك عن طريق البنوك أو فروعها التى أنشأها بمصر (١٠٣) .

كما يلاحظ أن رأس المال الأصلى والاضافات الجديدة التى تمت ، كان يتم دفعه على دفعات مجزئة على فترات ليست ملزمة ، وكان يشار الى ذلك بالقول « ان لزم » ، وأنه بدلا من استكمال هذه الدفعات ، طرحت أسهم الزيادات الجديدة ، وكان هذا من شأنه زيادة الارباك المالى ، نظرا لتضارب قرارات الادارة فى هذا الشأن .

أما بالنسبة لتطور الشركة ، فقد كان متمثلا فى نشاطها البحرى والنيلى من خلال زيادة أعـداد السفن وتعدد محاورها الملاحيـة ، حيث بلغت « عشر وابورات (سفن بخارية) على البحر الأحمر «عظيمة» ، وعلى خط البحر الأبيض موصل الآستانة أربعة عشر وابورا جسيمة (بخـارية كبيرة) ، وثالثا على خطوط نهر النيل المبارك تسعة وعشرون وابورا ومائتا صندل كبير وثلاثة » (١٠٤) ، وقد تناقصت بعض أعدادها مع نهايات العزيزية بفعل الحوادث والأخطار ، فبلغت فى التاسع من فبراير ١٨٦٩ « ٢٤ سفينة بخارية فى البحرين الأحمر والمتوسط عدا الوحدات البحرية الأخرى غير البخارية وكانت نحو ٤٣ فلوكة وصندلا ، وفى نهر النيـل ٢٧ وابورا « بخاريا » ومن الوحـدات الأخرى ١٨٤ ، عـدا ما ليس صالحا » (١٠٥) ، وقد انتشرت التوكيلات الملاحية والمكاتب التى تخدم هذه السفن فى خارج البلاد وداخلها ، مما أوجد نشاطا ملموسا للنشاط الملاحى المصرى .

الاتجاه صوب التصفية (التطور الخادع) :

ان تطور البحرية التجارية المصرية مطلب حضارى هام ، لكن أن يبدو ذلك التطور فى صورة تفوق الواقع كثيرا فذاك هو المظهر الخادع ،

---

(١٠٣) د. حسين خلاف : مرجع سابق ، ص : ٤١٤ .

(١٠٤) ـ الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يولية ١٨٦٧ :

« تقرير شريف باشا المؤرخ ٣٠ بشنس ١٥٨٣ (١٦ يونية ١٨٦٧) » .

(١٠٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة وابورات ٦٨ ـ ١٨٦٩ ، ملف وابورات ذو القعدة ١٢٨٥ هـ ، قائمة رقم ٢ بتاريخ ٩ فبراير مقدمة من باشمهندس عموم القومبانية العزيزية عن بيان تثمين وابوراتها وصنادلها وموجوداتها .

ومن ملامح هذه الصورة أن أنشطة البحرية التجارية فى عهد اسماعيل باشا بدءا من الشركة المصرية ومع العزيزية ، لم تكن تقتصر على السفن البحرية والنيلية التى كانت تعمل فى محاورها الملاحية المتنوعة ، وانما سوء في التخطيط والادارة ، تمثل في عدم المواءمة بين طموحات التطور والامكانات المتاحة ، حيث بدا الواقع ـ بما يوافق هذا الحيز ، يحوى عنصرين : أحدهما مادى يتمثل فى رأس المال ، والثانى : بشرى يتمثل فيمن يقومون بالتخطيط والادارة للاستثمارات .

وعلى الرغم من أن الادارة لها جوانبها المتشعبة (*) ، فان ما يتصل منها برأس المال يمكن تناوله من خلال مسيرة الشركة وايرادتها وخسائرها .

ففى البداية رغم اختلاف بعض الأرقام فى الوثائق المتعددة التى ترصد الايرادات ، فانها اتفقت على أن الموقف المالى للثلاث سنوات الأولى فى عهد اسماعيل باشا ، حققت فيه البحرية التجارية المصرية ، (العزيزية) أرباحا فائضة ، بيد أنها على الجانب الآخر ، أوردت عدم تحصيل اجمالى أو غالبية رأس المال بالاضافة الى عدم تحقيقها نسبة الأرباح ٧٪ بعد ذلك ، بل أنها اقترضت من البنوك ، وذلك بالنسبة لغالبية سنوات نشاطها ، بما يعنى عدم التخطيط للاستفادة من فائض الأرباح الأولى على سبيل الاحتياطى ، أو أن الانفاقات على المشروعات فاقت امكانات رأس المال ، قد تكون الانتكاسة التى أعقبت ازدهار تجارة القطن البحرية بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية من أسباب ذلك ، وقد تكون بعض المشروعات التى أنفق عليها ولم تتم كالسكك الحديدية أيضا من الأسباب ذاتها ، ولكنها على أية حال لم تكن جميعها وانما تعطى مؤشرا للمشروعات الطموحة التى بدت فى مظهر يفوق الواقع ، وهذا ما يناقشه العرض التالى .

أشارت الوثائق الى أنه قد تحقق خلال الفترة من أول يونية ١٨٦٣ حتى التاسع من سبتمبر ١٨٦٦ أى فى الثلاث سنوات والثلاثة أشهر الأولى ـ ربح اجمالى بلغ نحو « ٣٨٦ر٩٥٥ جنيه انجليزى (استرلينى) » ، وكانت تفاصيل الاحصاء كما يلى : (١٠٦) .

(*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل التالى « الادارة العمومية للبحرية التجارية المصرية » .

(١٠٦) دار الوثائق القومية (الارشيف الأمريكى) : محفظة ٤ ، ملف رقم ٤ :

Despatch No, 93, Agency and Consulate General of the United Slales of Amirica, Hon, William, H, Seward Secretary of State, Alexandria, Egypt 17 June, 1867, p. 214.

البيان	الايراد بالجنيه الانجليزى«الاسترلينى»	المصروفات بالجنية الانجليزى	الأرباح
البحر المتوسط	١١ر٢٢ر٠٢٣ر٢٩٦	-ر١٧ر٤٩٠ر١٦٢	١١ر١٥ر٥٢٢ر١٣٣
البحر الأحمر	٦ر٥ر٦٢٥ر٣٤٢	١ر١٦ر٢٧٥ر١٥١	٥ر٩ر٣٤٩ر١٩١
نهر النيل	١٠ر-ر٦٠٣ر٢٤٤	٩ر١٨ر٥٨٠ر١٢٩	١ر٢ر٠٢٢ر١١٥
مصروفات عمومية		٥ر٧ر٩٤٨ر٥٢	

وأشار التقرير ذاته الى ان ما تم دفعه من رأس المال كان ٣١٥ر٢٥٦ر١ جنيها استرلينيا (١٠٧) ، كذلك جاء فى تقرير شريف باشا ، الذى قدمه نيابة عن مجلس الادارة الى الجمعية العمومية ، بتاريخ ٣٠ بشنس ١٥٨٣ (١٦ يونية ١٨٦٦) ما يفيد تحقيق أرباح فى هذه السنوات ، وقد أورد تفصيلات أكثر كما يلى : (١٠٨) .

بنس شلن ليرة	المتحصل من خط البحر الأحمر	بنس شلن ليرة	المتحصل من (*) نهر النيـل
٦ ١٥ ٣٤٢٦٢٥	من غرة يونيـة ١٨٦٣ الى غاية سبتمبر ١٨٦٥	١٠ ـ ٣٤٤٦٠٣	من غرة يونية ١٨٦٣ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٥
١ ١٢ ١٤٥٧٣٤	من ١٠ سبتمبر ١٨٦٥ الغاية سبتمبر ١٨٦٦	١٢ ١٣ ٣٠٤٥٢٠	من ١٠ سبتمبر ١٨٦٥ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦
	المتحصل من خط البحر المتوسط		المدفوع من الحكومة اجرة نقل البوستة بوابورات القومبانية بالبحرين المتوسط والأحمر
١١ ٢ ٢٩٦٠٢٣	من غرة يونية ١٨٦٣ الى غاية سبتمبر ١٨٦٥	١١ ١٧ ٧١٥٨	
٤ ٣ ١٩٣٨١٠	من ١٠ سبتمبر ١٨٦٥ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦	٨ ١٥ ١٥٣٤٤٧٥	

وأضاف « هذا الايراد الحقيقى الجسيم الذى جعلنا فى حالة عظيمة ،

بنس شلن لـــيرة

سمحت لنا بتوزيع أرباح تبلغ ١١ ٢٦ ٤٢٠٤٦ على المساهمين بالحسابات السنوية المثبوت الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦ .. » .

أما اذا انتقلنا الى رصيد ايرادات ومصروفات السفن فى السنة التالية، فان ذلك يبرز من البيـــانات التى وردت فى ميـزانية السنة المنتهيـة

(١٠٧) Ibid, p. 214.

(١٠٨) تقرير شريف باشا ، عن : الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يونية ١٨٦٧ م .

(*) تبويب الأرقام فى جداول من عمل الباحث .

« توت ١٥٨٤ » (١١ سبتمبر ١٨٦٧) المقدمة فى جمادى الأولى ١٢٨٤ هـ أغسطس ١٨٦٧ وكانت كما يلى (١٠٩) : ـ

البيان	الايرادات			المصروفات		
	جنيه	قرش	بارة	جنيه	قرش	بارة
سفن البحر المتوسط	١٠٥١٧٥	٩٨	٣٢	١٦١٣٥٦	٨٧	٣٥
سفن البحر الأحمر	٢٠٤٦٧٨	٢٩	٣٣	١٠٨٣٥٩	٢٣	٠٩
نهر النيل	١٢٩٥٠٠٥	٤٧	ـــ	١١٧٠٠٢	١٣	٠٢
الاجمالى	٤٣٩٣٥٩	٧٥	٢٥	٣٨٦٧١٨	٢٤	٠٦

بارة قرش جنيه

أى أن صافى الأرباح ١٩ ٥١ ٥٢٦٤١ .

وفى هذا المجال تجدر الاشارة ، الى أن الأرباح التى تم توزيعها عن العام الأول من التأسيس « ١٢٨٠ » بتاريخ ١٢٨١ هـ/يونية ١٨٦٤ م ، بلغت خمسة وأربعين ألف جنيه ، ووزعت ١٠٠ قرش للحصة (١١٠) ، لكن كانت هذه الأرباح خادعة ، اذ كان ضمنها من أثمان الوابورات الأربعة مبلغ ١٧٤٠٠ ليرة الذى وافقت الحكومة على استنزاله ، فضلا عن تقديم الأراضى مجانا ، ومن ثم بدت هذه الأرباح مكسبا تقوم أهم موارده على اعانة الحكومة ، وهذا الأمر كان فى السنة الأولى أكثر ظهورا من السنوات التالية ، باعتبار دعم الحكومة ايرادا ، ومع مضى السنوات تظهر حقائق الايراد بدون وجود ضمانة الحكومة للربح التى كانت فى البداية ٦٪ ثم أصبحت ٧٪ ، لأنه اذا كانت السنة الأولى « المصرية » وزعت أرباحها بواقع ١٠٠ قرش للحصة ، أى صافى ٢٠٪ لربع رأس المال الذى تم دفعه ، مع فرض حجز نسب الاحتياطى ومكافآة مجلس الادارة فان ذلك يعنى عدم تحمل الميرى أية فروق لتعديها نسبة الضمانة ، الا أن حقيقتها نتج عن التشجيعات العينية الكبيرة الممنوحة فى شكل الأراضى ثم المالية فى صورة التنازل عن بقية الوابورات ، ولذلك لن تفى الأرباح الحقيقية بالنسبة المئوية المكفولة فى السنوات التالية ، وبدأ ظهورها فى الميزانية بتسوية الضمانة الحكومية ، على سبيل المثال : أن الأرباح عن السنة المنتهية « ١٥٨٤ق/١٨٦٨م » استعلم (عنها) مجلس الادارة فى ١٨ شوال ١٢٨٥هـ (يناير ١٨٦٩) باجتماعه وبحضور دميان (محاسبجى القومبانية) عن أرباح ١٥٨٤ ، فعلم ان مقدارها ٢٨٣٠٩ جنيه وثلاثة وثمانون قرش وأربعة

(١٠٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة مرتبات عهد ماليات ١٢٨٠ ـ ١٢٩١ هـ ، ملف الميزانية جمادى الأولى ١٢٨٤ هـ/أغسطس ١٨٦٧ ، « ميزانية حساب عموم وفروع القومبانية العزيزية المصرية توت ١٥٨٤ » .

(١١٠) ـ : محفظة أرباح وتوكيلات صرف أرباح عزيزية مارس ١٨٦٤ ـ يونية ١٨٧٠ ملف أرباح محرم ١٢٨١ هـ/يونية ١٩٦٤ ، وثائق متفرقة عن توزيع ارباح محرم ١٢٨٠ هـ .

وعشرون فضة ، والمقتضى صرفه طبقا لابلاغ ٧٪ مبلغ مائة وألف وسبعمائة خمس وأربعون جنيه واثنين وتسعين قرش وأربعة فضة » (١١١) ، وهذا يعنى أن الحقيقة التى كانت تعلمها الادارة بتحقيق أرباح ضئيلة جهلها المشاركون الآخرون وما نشر عن الربح الأكبر الذى يصرف لهم كان بواقع النسبة المضمونة من الحكومة ، وهذا معناه استمرارية خداع المساهمين ، وفى ذات الوقت لن تستمر الحكومة فى تحمل النسبة ازاء زيادة أعبائها ، أى لابد من مواجهة الواقع ٠

فى البداية نقرأ فى تلك المواجهات عن أمور ادارية ، أقدم عليهـا وكيل العموم « صفر باشا مع دميـان بك بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) ، وتكشف الحقيقة المرة ، حيث علم منها أنه فضلا عن عدم وجود نقدية بخزينة الشركة ، فقد وجدت جملة مبالغ كان مطلوبا سدادها من بعض التجار والمستخدمين ، وقد وجد أن ذلك كان مخالفا لما جاء فى منطوق البند السادس والأربعين الذى كان ينص على أنه بانتهاء كل سنة يجرى حصر ايراداتها ويتم خصم مصروفاتها ، وما يتبقى بعد ذلك من فائض ربح تحجز منه نسبة بواقع ١٥٪ نظير المـال الاحتياطى والسكورتاه (التأمين) ، واستهلاك الموجودات ، ثم ٢٪ تخصص للمعاشات والاعانات والمكافآت وغيرها ، وهو الذى لم يتم ، وبالاستفسار عن عدم اجراء ذلك طبقا لنصوص النظامنامه ، « قيل ان ما كان محجوزا تحول صرفه فى اللوازمات وهو نظير موجودات استجدت » ، ولكن عندما طلب صفر باشا من دميان بك كشوف هذه الموجودات التى قيل باستحداثها وبيان أصنافها وأثمانها ، لم يمكنه الحصول عليها ؛ وتؤكد الوثيقة على أن هذه المخالفات توضح أن الاجراءات التى كان يقوم بها دميان بك كانت بخلاف نص النظامنامه ولم يقتصر الأمر على هذه المخالفات وانما تعداها الى أمور أخرى كما يلى : —

أولا : كان رأس المال الذى تم دفعه مبلغ ١٤٤٤٧٠٠ جنيه (*) ،

---

(١١١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات — عزيزية) : محفظة ارباح وتوكيلات ٢١ مارس ١٨٦٤ ملف خاص أرباح المساهمين بالقومبانية محرم ١٢٨١ هـ/يونية ٦٤ ، وثائق متفرقة بتوزيع ٤٥٠٠٠ جنيه بنسبة ١٠٠ قرش عن عام ١٢٨٠ هـ ٠

— : محفظة ارباح وتوكيلات صرف أرباح (ملف خاص دفاتر يولية ١٨٦٩) وثيقة بتاريخ أول فبراير ١٨٦٩ عن صرف أرباح ٠

(*) أشارت بعض الوثائق لوجود ٣٥٠٠٠ حصة لم يدفع بعضها الجنيه الرابع ، والخامس ، والسادس ٠

— دار الوثائق (دواوين الخدمات — عزيزية) : محفظة مجلس الادارة ١٨٦٥ — ١٨٦٧ ، اجتماع ٣٠ بشنس ١٥٨٣ (٦ يونية ١٨٦٧) ٠

بينما كانت موجودات الشركة والحالة هذه ، تقل فى تثمينها الفعلى عن القيمة المدونة بالدفاتر ٠

ثانيا : أنه مع معلومية المبالغ المطلوب سدادها من مختلف الجهات فان بعض المساهمين لم يقم بالسداد فى الميعاد المحدد أساسا والبعض الآخر قام بسداد جزء وترك الجزء الآخر على أساس أن يتم خصم المطلوب منه مما يكون مستحقا له من أرباح ، كما أنه لم يتم خصم أرباح بعض السنوات السابقة من الاجمالى ، كذلك حصل التمويه بظهور أرباح فى تلك السنوات وحسب نص الوثيقة ، « البعض بحساب المائة ٢٤ قرش ٣٨ بارة كما حصل من السنة الأولى . والبعض بحسابات ٢٠ قرش ٣١ بارة كما حصل من السنة الثانية ، والبعض بحساب المائة ١٠ قرش ١٦ بارة كما حصل من السنة الثالثة » ، وتذكر الوثيقة أن كل ذلك كان غير حقيقى وبخلاف نص النظامنامه ، ولم تعلم الأسباب التى دعت لذلك سوى أن تكون هذه النسب وهمية بقصد التمويه بتحقيق أرباح » (١١٢) ٠

ثالثا : لم يتم تقديم حسابات السنوات السابقة الى الجمعية العمومية الا بعد مضى ستة شهور فى السنوات التالية ، بخلاف نصوص اللوائح التى كانت تنص على ان مثل هذه الشركات لابد أن يكون حسابها السنوى محصورا فى كل سنة بما يخصها من الايرادات والمصروفات ، وتذكر الوثيقة بأنه لم يفهم الداعى لعدم الاجراء حسب نص النظامنامه ، وأنه قد أدى ذلك لتأخير جملة مبالغ كانت تستحق السداد فى سنواتها التى ظهرت فيها أرباح ، حيث لم يتم خصم المطلوب وانما وزعت كأرباح ثم تورد الوثيقة ان جزءا من الأرباح كان وهميا نتيجة صرفه من رأس المال الأصلى ، وذلك بما نصه :

« حقيقة الحال انها مأخوذة من عين المال الأصلى ٠٠ » ، ثم تضيف الوثيقة ذاتها « أن ذلك مبنى على التساهل وعدم حساب فوائد تأخير مطلوبة من بعض الجهات » ، وجاءت اجابة دميان بك خالية من ردود مقنعة الا فيما ذكره عن حجز نسبة السبعة عشر المئوية تحت بند الخصم من

---

(١١٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ ـ ابريل ١٨٦٩ ، ملف خاص مكاتبات غرة جمادى أول ١٢٨٥ ـ غاية الحجة ١٢٨٥ هـ ، وثيقة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ من صفو وكيل عموم القومبانية العزيزية الى دميان بك محاسبجى القومبانية ٠

الموجودات ، وبقية اجابته كلمات انشائية على غير أسس محاسبية (١١٣) .

ويكشف هذا العرض عن عدة أمور فى مقدمتها عدم اتباع بنود النظامنامه ، من حيث دفع رأس المال أو الادارة المالية ، كذلك المبالغة فى تقدير نسب الأرباح والأصول ، وأيضا تغطية الانفاقات من أصل رأس المال ، وتداخل المدفوع منه مع المقتضى صرفه ، وكانما الادارة بأسرها أسهمت فى تغييب الحقيقة ، ومن المرجح أن ذلك استمد جذوره فى أحد جوانبه من بنود التأسيس ذاتها ، فيما يمكن أن يؤخذ عليها فى خطوات طرح الأسهم للاكتتاب ، اذ يلاحظ دوما ، أن خطوات زيادة رأس المال كانت أشبه بمن يلهث جريا فى ملابسات يمكن تسميتها بالطفرة ، وهذه كان من سماتها الزيادات السريعة المتلاحقة فى فترات زمنية وجيزة ، سواء من حيث رأس المال أو استحداث المشروعات ، وهو ما أظهره العرض السابق تناوله ، حيث كان رأس المال على مدى عام أو ما يربو عليه قليلا عشرين ألف حصة باجمالى أربعمائة ألف جنيه استرلينى فى ٥ ذى الحجة ١٢٧٩ (مايو ١٨٦٣) ، ثم حولت نفس الحصص للعملة الفرنسية ، فى ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (يونية ١٨٦٣) ، ثم أصبحت بالجنيه المصرى بذات الكمية والتاريخ ، ثم زيدت الى الضعف أربعين ألف حصة باجمالى ثمانمائة ألف جنيه مصرى فى ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦ م) ، وزيدت الى مائة ألف حصة باجمالى مليونى جنيه مصرى في رمضان ١٢٨٠ هـ (فبراير ١٨٦٤) ، وفى النهاية أصبحت العملة بالجنية الاسترلينى بعد أن زيدت الحصص الى أربعمائة ألف حصة برأس مال اجمالى ثمانية ملايين ، وذلك اعتبارا من ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) .

وهذا الأمر لم يؤد الى تخبط المساهمين فى الدفع حسب نوع العملة المستجد فحسب ، بل والادارة أيضا عند قيامها بتحصيل فروق العملة عن المدفوعات الأقدم حتى تتساوى القيمة الأحدث ، مثلما تم فى تحصيل ٨٥ قرشا بأثر رجعى من أصحاب المائة ألف سهم الأولى ، ليصبح اجمالى ما يتم تحصيله حين طلب دفع الجنيه السادس بعد سداد ربع قيمة الحصة « ٥٨٥ قرش » ــ معادلة الستة جنيهات الانجليزية ــ ابان طلبهم دفع الجنيه السادس بعد استكمال سداد ربع المائة وخمسين ألف حصة من الثلاثمائة المستجدة بعد زيادة رأس المال الى ٨ مليون جنيه (١١٤)، ومن المفارقات أن هذا الاستدراك الإدارى المالى تم فى جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ/أكتوبر ١٨٦٦ ، أى بعد مضى فترة طويلة نسبيا منذ اقرار

---

(١١٣) المصدر نفسه : اجابة دميان بك بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) .

(١١٤) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٣ الوقائع (ملف العزيزية) الوقائع المصرية : العدد ٤٩ بتاريخ ٨ جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ/١٨ أكتوبر ١٨٦٦ .

العملة الانجليزية ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) ، وكان الأجدر أن يتم ذلك فى حينه .

ليس هذا فحسب ، بل أن نظم سداد الحصص ذاتها التى كفلتها بنود النظامنامة ، تكشف عن نهج مالى غريب على مثل هذه المشروعات ، اذ المتبع سداد كل أو معظم رأس المال لتأسيس المشروعات ، أو أن يتم ذلك فى فترات وجيزة ، لكن ما حدث مختلف تماما ، فالذى كان يطلب سداده لا يتعدى الربع على فترات مجزئة ، أما بقية القيمة يشار اليها « ان لزم » ، فحين كانت « الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية » حيث قيمة السهم « مائة فرانسا من ذوات الخمسة فرنكات » حين كان رأس المال مليونين منها ، كان الدفع للربع على أساس ١٥٪ عند التوقيعات الأولى ، ثم ان اقتضى الحال ١٠٪ بعد ثلاثة أشهر ، وهكذا ١٠٪ كل ثلاثة أشهر اذا اقتضى الحال » (١١٥) ، فاذا قرن ذلك بتاريخها ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (يونية ١٨٦٣) ، وعلى فرض اقتضى الحال سداد رأس المال دفعة كل ثلاث أشهر ، فان ذلك يستغرق نحو العاملين وثلاثة أشهر أو أزيد قليلا ، وذات الشىء يمكن أن ينطبق على حصص نفس الشركة بعد زيادة رأسمالها الى ثمانمائة ألف جنيه مصرى بأربعين ألف حصة ، التى نصت نظمها على السداد بذات الأسس السابقة بدءا من ١٠ ربيع أول ١٢٨٠ هـ / ٢٥ أغسطس ١٨٦٣ ، وبعد أن زيد رأسمالها الى مليونى جنيه مصرى باضافة ستين ألف حصة جديدة ، تم النص لأول مرة على : « حيث ان أرباب الأربعين ألف حصة سبق انهم دفعوا خمسة وعشرين فى المائة .. ينبغى أن أرباب الستين ألف حصة يدفعون خمسة وعشرين فى المائة وباقى الرسمال يدفع بالتقسيط حين اللزوم .. » ، أى حسب النظم السابقة ، لتمتد المسيرة الزمنية للسداد ، وعلى الرغم من ذلك فلم يدفع أرباب حصص الشركة المصرية سوى الربع فقط حسب هذا النص ولاحقه الذى طلب المساواة بما دفعوه فى الربع الأول .

وبعد أن أصبح المسمى الجديد « الشركة العزيزية » برأسمال ثمانية ملايين جنيه انجليزى وحصص أربعمائة ألف ، بما فيها المائة ألف السابقة التى دفع ربعها بالكامل ، فقد تم النص على أن تطرح مائة وخمسون ألف حصة من الثلاثمائة المستجدة ، وهذه يتم سداد الربع منها بواقع جنيهين عند قيد الأسماء (أى رجب ١٢٨١ هـ/ديسمبر ١٨٦٤) ، جنيه بعد القسط الأول بثلاثة شهور ، جنيه بعد القسط الثانى بستة شهور وان لزم ، جنيه بعد القسط الثالث بستة شهور ، وبحسب هذه الدفعات يكون تم اغلاق ربع قيمة رأس المال المائة وخمسين ألف سهم وصاروا بمساواة

---

(١١٥) راجع نص البند السابع (النظامات القديمة للشركة المصرية) ضمن ملاحق الدراسة الأصلية غير المنشورة بجامعة عين شمس ، للمؤلف بنفس عنوان هذا الكتاب .

المائة ألف سهم الأولى ، ومن بعد تلك المدة ، ففى كل ستة شهور وان لزم يطلب من الخمسة عشر جنيها الباقية جنيه واحد من قيمة كل سهم من المائتين وخمسين ألف سهم اعتبارا من تاريخ اتمـام استوفاء الربع الأول (١١٦) ، وقبل طلب كل قسط بثلاثة شهور ينشر من العموم باعلان التحصيل .. وأما المائة وخمسين ألف سهم غلاق (اقفال) الثلاثمائة ألف سهم المستجدة فيصير فتحها بمعرفة مجلس الادارة وقت اللزوم وبمعرفة المجلس المذكور يتعين وقتها كيفية التحصيل » (١١٧) .

وهذا يوضح بطريقة محاسبية : استكانة أرباب المائة ألف حصـة الأولى على ما دفعوه لحين بلوغ سداد أرباب حصص المـائة والخمسـين المستجدة نصابهم فى دفع ربع القيمة مع ملاحظة فروق العملة .

ثانيا : هذه الحصص المستجدة تكفل اللائحة سدادها حسب المواعيد السابقة (١١٨) ، على فترات طويلة يطول معها سداد رأس المال جميعه القديم والمستجد ، فالربع منها يلزم لسداده نحو سنة وثلاثة أشهر ، وعلى فرض اقتضاء الحال سداد بقية رأس المال أى الثلاثة أرباع المتبقية ، فان ذلك يتم بواقع جنيه كل ستة أشهر ، أى يلزم ذلك نحو سبع سنوات أخرى ، هذا جميعه عدا المائة والخمسين ألف الأخرى التى هى فى علم الغيب ، كل ذلك بموجب نصوص اللوائح ، ومثل هذه التسهيلات مع هالة المشروعات وضمانة الربح كانت كفيلة باستقطاب المساهمين .

لكن اذا كنا قد عملنا من مواجهة الادارة لواقعها ، أن حقيقة ما تم سداده من أصل رأس المال حتى ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) هو مبلغ ١ر٤٤٤ر٧٠٠ مليون وربعمائة وأربعة وأربعون ألف وسبعمائة جنيه (١١٩) ، لتبينا على الفور ، أنه بعد مضى قرابة الأربع سنوات لم يتم سداد ربع قيمة أصل المال ، وقد أرجعت ذات المواجهة أسباب ذلك فى عدم تنفيذ البنود بكل دقة ، ولكن الواقع أن النظم على هذا النحو كانت

(١١٦) المصدر نفسه : راجع نص البند السابع من « فرمان القومبانية العزيزية » .

(١١٧) نفسه : راجع نص البند السابع .

(١١٨) توضح الوثيقة المشار اليها لاحقا أن مجلس الادارة اضطر للاقتراض ولم يستطع تحصيل التقاسيط قبل الموعد المحدد .

– دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات – عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٣ هـ (وثيقة رقم ٤٨٥٠٤ بالدار) بتاريخ غرة جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ (١٨٦٦) صورة تقرير مجلس الادارة ، موقع من محمد شريف باشا .

(١١٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات – عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية مايو ٦٧ – أبريل ١٨٦٩ ملف مكاتبات جمادى أول ١٢٨٥ هـ غاية الحجة ١٢٨٥ هـ ، مكاتبة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ من صفر وكيل عموم القومبانية الى دميان بك محاسبجى العزيزية .

تبعث على هذا التخبط وتلك المماطلة وذلك التداخل ، الذى كشفته المواجهة مع « دميان بك محاسبجى الشركة » (١٢٠) ، ونسيت نقد ذات البنود ، التى رسمت دوما صورة هلامية لراس المال خلاف الواقع

ومن المرجح أن هذه النظم كانت تستمد أصولها من روح الطفرة التى عمت المجتمع المصرى آنئذ ، حسبما سبق تناوله فى ظروف القيام ، من حيث الرواج الاقتصادى ، وشخصية الحاكم المولعة بالحضارة والمشروعات ، وفى هذا الصدد كان الاهتمام ينصرف الى رسم أكبر صور الطموح ، حتى لو كانت مسميات أو بالأخرى التحديدات الجزافية لرأس المال المتوقع ، ولذلك كانت الخطوات التى تتم هى ملاحقة طلب الشركة سداد أجزاء ضئيلة نسبيا من أصول رأسمالها الذى يبغى ان يكون منذ البداية ، أو على الأقل غالبيته وبدلا من ايجادها فائضا يمكن استثماره ، نجدها تلهث خلف المشروعات المستحدثة (توسع فى النشاط البحرى ـ ملكية الملاحة النيلية ـ امتياز مد السكك الحديدية) ، فتبدو كأنها تقترض رأسمالها ، وهذا اللهث لم تنج منه المشروعات ذاتها ، لأنه اذا كانت السفن قد حققت أرباحا جزئية ، لم تصل الى النسبة المضمونة ٧٪ فى بعض السنوات ، الا أن المشروع الثالث « السكك الحديدية » لم تكن متوافرة لانجاحه ذات الخبرة لاختلاف مجال النشاط ، وأيضا لحاجة مثل هذه المشروعات لسيولة نقدية ، لا توفرها نظم سداد رأس المال ، ومع بروز سمة المشروعات التى تسبق الامكانات ، كان من الطبيعى أن تنتشر الشائعات حول حقيقة الوضع المالى للشركة ، وقد تصدى للرد عليها « محمد شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس المصرية ، بالنيابة عن مجلس ادارة العزيزية على الجمعية العمومية فى البداية ، وهو ما نشر بالوقائع المصرية فى ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يونية ١٨٦٧ حيث ذكر « صارت القومبانية فى السنة الرابعة ، وهى لم تزل ممتدة محفوظة .. ومع هذا فقد صدرت الأقاويل ممن لا دراية لهم .. وغاية ما قالوا ان القومبانية لم تفعل الا ظواهر لا حقيقة لها ، لتستر بها عيبا وتفهم المساهمين زيادة اقتدارها وأرباحها ، وأن الأرباح التى أعطتها لهم هى مأخوذة من الأصل من رأس المال .. ولا يخفاكم ان مجلس الادارة ما أراد الاجابة على تلك الأقاويل الباطلة .. » (١٢١) .

ثم يمضى مفندا دفاعه فيسوق أرقام حقيقة إيراد السفن عن الفترة من غرة يونية ١٨٦٣ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦ ، ولكنه لم يستطع الدفاع عن

---

(١٢٠) المصدر نفسه .

(١٢١) الوقائع المصرية : العدد ١١٤ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٥ هـ/١٧ يونية ١٨٦٧ (حوادث داخلية) .

مأزق السكك الحديدية فيذكر « أن الجمعية أقرت على ما استصوب مجلس الادارة من ايقاف انشاء السكك الحديدية وقتيا » (١٢٢) ٠

وذكر كذلك « ٠٠ قولهم ان بعض الحصص قد بيعت بثمن بخس ، وبالتفحص عن ذلك وجد أن بعض المساهمين كان مديونا ورهن حصصه تحت يد المداين ، ولما حل دينة ولم يدفعة باعها له بأدنى قيمة ٠٠ » (١٢٣)، وعموما فهذه الاجراءات حتى لو كانت من قبل المساهمين فانها تزيد الشائعات ، وربما كان ذلك متزامنا مع الانتكاسة المؤقتة التى أصابت تجارة القطن بعد انتهاء الحرب الأهلية ٠

أما على صعيد الخديوى فاننا نطالع ما هو أقرب من ذلك ، وقد يفسر ظاهرة حجب المائة والخمسين ألف سهم المتبقية ، أنها جاءت ابان تعويضات القناة أثر تحكيم الامبراطور الفرنسى وكذلك فى أعقاب شرائه أملاك حليم باشا ، حيث راودت الخديوى آنئذ فكرة « فتح أسهم القومبانية العزيزية بسوق لوندرة (لندن)) وجاء فى رد نوبار باشا عليه فى ٥ رجب ١٢٨٢هـ (ديسمبر ١٨٦٥) « أنه على فرض ملكية الخديوى ١٥٠ ألف حصة مثلا ويكون اندفع عليها ٥ جنيهات أى مليون ونصف جنيه انجليزى ، ٠٠ فان ما يمكن الحصول عليه « بالبريمو مليون جنيه » (١٢٤) ٠

واذا كان ذلك لم يتم (*) ، الا ان هذه القرائن تدل على أن الظروف الاقتصادية فى هذه الفترة لم تكن فى صالح الشركة ومؤسسيها ومساهميها بعد سنوات قليلة من تأسيسها ، ولذلك فالذى لم تصرح به الادارة ولم تنشره الصحف ، هى تلك المواجهة التى سبق تناولها بين صفر باشا وكيل العموم مع دميان بك محاسبجى الشركة العزيزية وكانت بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) ، أى لاحقة لتقرير شريف باشا ، والتى كشفت عن أن الأرباح من أصل رأس المال ، كما أن الموجودات لا تفى بأثمان الأصول وان ما يذكر وهمى بقصد التورية (١٢٥) ، وشيئا فشيئا مع توالى المسيرة ، ومع مواجهة الواقع ، يكون بدء معرفة الحقيقة ، والحقيقة

(١٢٢) المصدر نفسه ٠

(١٢٣) المصدر السابق نفسه ٠

(١٢٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة ١٥٢ اسهم وحصص المساهمين ، وثيقة رقم (٥٤٣٦٠ بالدار ـ السودان) بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ/ ٢٤ نوفمبر ١٨٦٥ من نوبار باشا الى ولى النعم ٠

(*) للمزيد : راجع « المؤسسون والمساهمون » فى الدراسة الأصلية غير المنشورة بجامعة عين شمس ٠

(١٢٥) المصدر نفسه : محفظة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ ـ أبريل ١٨٦٩ ملف خاص مكاتبات غرة جمادي أول ١٢٨٥ ـ غاية الحجة ١٢٨٥ من وثيقة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ من صفر وكيل العموم الى دميان بك ٠

فى مثل هذه المشروعات أقوى من أن تحجبها الكلمات ، فالقروض فى زيادة مستمرة ويكفى للتدليل على ذلك ما جاء فى الوثائق عن كمبيالات بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ تحت اذن بنك كريدى أوتريشان بالاسكندرية بمبلغ ٦٠٠٠٠٠ قرش ستمائة ألف قرش تستحق الدفع فى ٢٢ ديسمبر ١٨٦٥ ، ورقمى ١٩٣١ ، ١٩٣٢ بمبلغ اجمالى ٦٠٠٠٠٠ قرش مسحوبتين ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ أيضا وتستحقان الدفع ٢٢ ديسمبر ٦٥ أيضا ، وكمبيالة رابعة بمبلغ ٣٠ ٦٥٣٥٩٣ بارة قرش بذات التاريخين ، عدا كمبيالة خامسة محررة ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ بمبلغ ٥٠٠٠٠٠ قرش تستحق الدفع لذات البنك فى ١٢ ديسمبر ١٨٦٥ ، بالاضافة الى كمبيالات أخرى (١٢٦) ، وقد تمت هذه القروض ضمن الثلاثة سنوات الأولى التى قيل بتحقيق الشركة أرباحا فائضة خلالها .

كما تشير وثيقة أخرى بتاريخ لاحق جمادى ١٢٨٣ (سبتمبر ١٨٦٦) « أنه لضرورة لزوم النقدية وعدم امكان التحصيل من أرباب الحصص الا بحسب التقاسيط المقررة .. وما يلزم استقراضه من النقود لادارة حركة المصلحة باحتساب فوايض حسب الوقيت ، وقد علم للمجلس .. أن الفوايض التى ترتبت على ما صار استقراضه من ابتدى شهر بابه ٨٢ (أكتوبر ١٨٦٥) لغاية شهر بشنس سنة تاريخه (مايو ١٨٦٦) هو مبلغ ثلاثة مليون قرش ومائة اثنين وتسعون ألف ومايتان واثنين عشر قرش وثلاثة فضة .. » (١٢٧) .

فاذا قرئت هذه الوثيقة فى ضوء ما قرره المؤسسون منذ جمادى أول ١٢٨٢ (أكتوبر ١٨٦٥) « باحتساب فائدة على المبالغ التى تكون لها أو عليها فى ثمن مشتروات ومهمات غيره باعتبار ٩٪ سنويا .. » (١٢٨) وتمت موافقة الخديوى عليه ، لتبينا على الفور أن أصل المبلغ التى حسبت على أساسه الفوائد نحو ٣٥٤٦٠٠ جنيه ضمنها ما أشرنا اليه من قروض .

حقيقة كانت العزيزية دائنة لبعض الجهات ومنها الميرى ، وقد أشارت الى ذلك وثيقة سابقة ، حيث ذكرت « وبما أن القومبانية يستحق

---

(١٢٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ عزيزية) : محفظة ١٣١ سندات وكمبيالات ، كمبيالات متفرقة معتمدة من زكريا عبده وكيل عموم القومبانية العزيزية .

(١٢٧) ــ : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف ١٢٨٣ هـ (وثيقة رقم ٤٨٥٠٤ السودان) صورة قرار مجلس الادارة رقم ١٠٢ بتاريخ غرة جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ معتمد من محمد شريف باشا .

(١٢٨) ــ : (ديوان معية) : دفتر ١٩١٥ أوامر ، أمر كريم رقم ٣٣ بتاريخ ٢٨ جمادى أول ١٢٨٢ الى ديوان المالية ، ص ٦٢ .

لها طرف الميرى من الفوايض ، رؤى أن يخصم مبلغ ستماية اثنين وتسعون ألف ومايتان واثنين عشر قرش وثلاثة فضة ضمن مصروفات السنة لغاية بشنس ٨٢ ، والباقى من مبلغ الفوايض وقدره مليونين ونصف قرش يتبقى بالحساب ، باب فحوص لحين تمام المحاسبة مع الميرى » (١٢٩) ، وكان شريف باشا فى تقريره السبق ذكره المنشور بالوقائع المصرية صفر ١٢٨٤ هـ / يونية ٦٧ (١٣٠) قد أشار الى هذه الأمور بقوله « أما أمر الافتراض فان القومبانية ما اقترضت الا للضرورة – غير أن الحكومه أعطت لنا بونات على أنها دفعة (أى رأس مال) ، ولما أردنا استبدالها بنقود حصل فرق عال فى الاسكونتو (Esquinter) نعم اننا أجبرنا على بيعها بالاسكونتو ٠٠ ، أى بالخسارة أقل من قيمتها ، وأن الجمعية أقرت ٠٠ ايقاف انشاء السكك الحديدية (*) » ، أى لم يرد بالتقرير سوى تحقيق السفن لأرباح نسبيه أقل من ٧٪ ٠

واذا ما ألحق بهذا ، تلك المواجهة التى سبق الاشارة اليها ، وكانت من صفر باشا الى دميسان بك محاسبجى الشركة فى رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٩) ، وما تضمنه القول بالفوضى المحاسبية وسياسات التساهل والتمويه ، أمكن الوقوف على حقيقة الصورة بعد مضى سنوات قليلة من التأسيس كما يلى : –

أولا : رأس المال الأصلى حتى نهايات ١٨٦٨ لم يتعد ١٫٤٤٤٫٧٠٠ جنيه ، أى أزيد قليلا من ١/٦ رأس المال المحدد اجمالا لتغطية المشروعات وكان مقدرا بثمانية ملايين جنيه استرلينى ، كذلك لم يتم دفع الحصص المطلوبة رغم جزئيتها بالكامل تبعا لسياسة التساهل ٠

---

(١٢٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات – عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف ١٢٨٣ هـ ، « وثيقة ٤٨٥٠٤ السودان » صورة قرار ١٠٢ بتاريخ غرة جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ بامضاء شريف باشا ٠

(١٣٠) الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤/١٧ يونية ١٨٦٧ ٠

(*) كان قد تم التعاقد على توزيد مهمات وأدوات السكك الحديدية منذ محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) عن طريق عبد الحميد بك وكيل العزيزية فى لندن بالاتحاد مع الشركة الشرقيــة P & O مع شركات انجليزية بجهتى نيوكاستل ومانشيستر ، وتم دفع اثمان التوريدات نقدا أو بالأجل وكذلك التنفيذات الجزئية للتركيبات ، غير أنه تم الايقاف كما هو واضح ٠

دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات – عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨١ هـ ، قرار بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٨١ هـ ، معتمد من اسماعيل راغب باشــا ٠

– محفظة نظامات القومبانية العزيزية (ملف حسابات) ، مكاتبة رقم ٣/٥٩ بتاريخ ١٩ جمادى آخر ١٢٨١ هـ من محمد شريف باشا ناظر خارجية ومدارس الى مدير القومبانية العزيزية ٠

ثانيا : ما تم دفعه من جانب الميرى الذى يمتلك النصاب الأكبر من الحصص ، كانت دفعياته الأخيرة ببونات كانت قيمتها التى تم تحصيلها أقل من قيمتها الاسمية تبعا لطرحها « بالاسكونتو » اضطرارا .

ثالثا : كان سياسة اللهث وراء المشروعات الجديدة ، تتحرك فى فلك رأس المال الغائب ، أى الذى سيتم تحصيله مستقبلا ، وهذه كانت تستدعى من الادارة ــ حتى تتسق مع صورة الطموح غير الواقعية ــ الاقتراض بفائدة أعلى ، وزاد من سوء هذه السياسة أن مشروعا هاما منها «السكك الحديدية» أوقف تنفيذه بعد ورود مستلزماته ، أى لم يكن الأمر انفاق أموال فحسب ، بل عجز هذا المنفق عن تحقيقه عائدا لتوقف استثماره .

رابعا : كانت السفن هى المورد الوحيد الذى يفى بأهداف النشاط فى جانبه الاقتصادى ، ولكن هذه السفن مع عدم تحقيقها أرباح الـ ٧٪ غير الواضحة للمساهمين مثلت عبئا متزايدا على الميرى ، وضاعت صورة ايراداتهــا فى خضــم الادفــاقات الكبيرة وقروض المشروعات ، ومن ثم لا يستبعد استكمالها هى الأخرى من القروض للوفاء ببنود المسميات الواهية ، وفى البداية والنهاية سوء الادارة والتخطيط .

وقد أثرت هذه الأمور فى مسيرة الشركة ومحاولاتها الاصلاحية فبعد أن كان يتم صرف الأرباح منذ بدء تشكيل الشركة كل ستة شهور ، تقرر أن يتم ذلك فى المستقبل بدءا من شوال ١٢٨٣ هـ (١ مارس ١٨٦٧) كل عام (١٣١) .

فاذا كان هذا المبحث لا يعرض لأثر ذلك فى نفسية المساهمين ، أو بعضهم الذين أشار شريف باشا لحرج موقفهم المالى فباعوا حصصهم بأقل من قيمتها ، فان ما يتعلق بجانبنا هذا ومسألة مسيرتها العامة ، أنه فى يوم السبت ٢ شعبان ١٢٨٦ هـ (نوفمبر ١٨٦٩) ، اجتمع مجلس الادارة بديوان الداخلية ، « وتمت الموافقة على انتخاب سعادة شريف باشا الريس ، وسعادة حافظ باشا وكلا (وكلاء) عنا ، للمداولة مع الحكومة فى الطرق المقتضى اتخاذها .. حيث ان القومبانيــة غير مأمول تحسين سيرها بالحالة التى عليها .. » (١٣٢) ، حيث كان البند ٣١ « من النظامنامه

---

(١٣١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٣ هـ ، صورة قرار رقم ٣٨ مضبطة ١٢٩ فى غاية شوال ١٢٨٣ موقع من محمد شريف باشا ١٢ القعدة ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٧) .

(١٣٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة : ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، قرار بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٦ هـ موقع من اعضاء مجلس الادارة .

ينص على انه فى مثل هذه الأمور ينبغى « استحصال (الحصول على) اذن الحكومة » (١٣٣) ، ولكن يبدو أن الوكيلين قد انتهت مداولاتهما بضرورة عرض مجلس الادارة الموقف على الجمعية العمومية لامكانية تدبير أمورها ، حيث دعيت الجمعية العمومية الى الانعقاد العادى يوم ٢١ فبراير ١٨٧٠ ، ولما لم يتم ذلك ، تم انعقادها يوم ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦/١ مارس ١٨٧٠ (١٣٤) ، وتلى عليها تقرير مجلس الادارة ، مفندا الأسباب التى أدت الى حالة الشركة هذه ، وكان مما أورده انه قد سبق تعيينه قومسيون (لجنة) لمراجعة وفحص حسابات عامى ١٥٨٤ ، ١٥٨٥ ق » ، وأوضح القومسيون أن أرباح ١٨٥٤ م نحو ٢٨٠٠٠ جنيه لا تصل ال ٧٪ وهذه تكملها الحكومة ، وليس كافيا أيضا لتغطية نسبة ال ١٥٪ التى يجب

بارة قرش جنيه

احتجازها لاستهلاك الآلات حيث المقتضى وجوده لذلك ٣٨ ٣٨ ٧٠٦٩٠ فى الوقت الذى زادت فيه سعر المهمات « زيادة فاحشة بسبب حرب أمريكا » ، وغرق وابور قليوب ولذا كان « بسرعة انحطاط جسيم فى

بارة قرش جنيه

قيمة الموجودات ونشأ منها نقص فى القيمة بلغ ٢٦ ٥٢ ٤٦٦٣٥٢ (١٣٥) ثم يفاجئنا ذات التقرير ، أو بالأحرى يستمر مجلس الادارة فى مباغتة أرباب الحصص بحقيقة الفشل ، فيذكر عن هذا المبلغ « صار تقديره باعتبار المائة سبعة سنوى حسبما رأى مجلس الادارة ، ولكن القومبانيات الأخر تعتبر احتساب الهرش (الاستهلاك) فى الموجودات بواقع المائة عشرة سنوى ، فالذى جرا احتسابه المجلس المقتضى واستنزاله من قيمة الموجودات هو أقل من الجارى احتسابه بالقومبانيات الأخر بنحو الثلث .. » (١٣٦) ، أى أنه ترتب على ذلك تقدير أثمان وهمية بأكبر من القيمة التى ينبغى تقديرها بعشرة فى المائة المتبعة فى مثل هذه المشروعات ، وبالتالى زيدت قيمتها فى السنوات السابقة بنحو ٣٪ كل عام ، ثم يستمر التقدير فى ذكره الأساليب الوهمية التى كانت تتبعها الادارة ، فيورد « وعدا ذلك علمنا أنه فى السنوات السابقة مصاريف عمرات الوابورات

بارة قرش جنيه

البالغ قدرها ١٢ ٧٩ ١٧١٢٦٦ جرى علاوتها على أثمان الوابورات بدلا

---

(١٣٣) راجع نص البند ٣١ من « نظامات العزيزية » .

(١٣٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات — عزيزية) : المحفظة الأولى « المؤسسين والجمعية العمومية » ، ملف ٦ ، مذكرة الجمعية العمومية المنعقدة بديوان الداخلية بالمحروسة بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ .

(١٣٥) المصدر نفسه .

(١٣٦) المصدر نفسه .

من تخصيصها من المصروفات ، ولأجل تصليح هذا الغلط ينبغى استنزال هذا المبلغ من قيمة أثمان الموجودات الاسمية » (١٣٧) ثم يضيف التقرير ذاته أنه يلزم مبلغ مائة ألف جنيه مصروفات واصلاح لاستمرار النشاط .

أما عن التحسينات التى اتخذها فانه لما تبين للمجلس تفوق مصروفات الخط المستجد لسفن الشركة بين مصر وايطاليا عن ايراداته قرر ابطاله ، وأجرى بعض زيادات فى نقل الركاب والبضائع تحقق منها عام ١٥٨٥ ق مبلغ ٢٧٢٣٦ جنيه ، وفى النهاية يذكر التقرير « مجموع اللازم تداركه ٣٣٨٠٠٠ جنيه تقريبا ، اذا كان مرغوب اصلاح الحالة ، ومفوض لرفيع مكانتكم ما تقروا عليه من الطرق المقتضى اتخاذها لمداواة حالة القومبانية ، واذا كنتم تقروا أن كل شىء يبقى على أصله فتأمروا مجلس الادارة أن يطلب نقود جديدة من المساهمين لأجل تسديد ديون القومبانية وتجديد قزانات (خزانات السفن) وترميمات لازمة بالوابورات ٠٠ وكذا لإيجاد نقود تسمح للقومبانية بادارة حركتها ٠٠ ، ومع كل ذلك فان مجلس الادارة رهين أمركم ومستعد لاجراء بالضبط والربط » (١٣٨) .

ولكن يبدو أن المجلس كشف حقيقة الادارة التى اعتادت الايهام مرارا ، فلم تجد منقذين حين أدركها الغرق ، ولذا كان قرار أرباب الحصص فى نفس الجمعية العمومية سريعا ، « بالترخيص لمجلس الادارة فى أن يتداول مع الحكومة المصرية فى أعمال شروط تنازل يؤول منها المنفعة للعموم ، ويقدم المشروع الذى يجريه عن ذلك فى جمعية عمومية تنعقد فوق العادة ٠٠ » .

وبعد المداولة مع ديوان المالية ، أفاد الديوان موافقته وقبوله ما جاء فى تقرير مجلس الادارة عن الشركة العزيزية المصرية "Traduction du rapport du Conseil d'Administration de la compagnie Aezizie Misrie" ، واعتمده اسماعيل صديق باشا ناظر ديوان المالية فى ٢٦ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ (٢٢ مارس ١٨٧٠) ، وكانت بنود الاتفاق تنص على تنازل الشركة عن كافة موجوداتها للحكومة « فى نظير تعهدها بتسديد كافة ديون القومبانية ، وتسديد جميع المبالغ التى صار توريدها من طرف المساهمين من رأسمال وفوايد باعتبار المائة سبعة ٧٪ سنوى فى مدة سبعة سنوات اعتبارا من غرة توت ١٥٨٧ (سبتمبر ١٨٧٠ » ، ويتم دفع الحكومة الواجب دفعه عن ١٥٨٥ ق ، وأما المتبقى المطلوب سداده فهو حسب مواعيده كما يلى : ـ (١٣٩) :

(١٣٧) المصدر نفسه .

(١٣٨) المصدر نفسه .

(١٣٩) المصدر نفسه ، البند الرابع .

اجمالي ما يدفع ببونـــات لـيرة	راسمال الحصص ليرة	فوايض الحساب المائة ٧ ليرة		البيـــان (*)
١٠٥٠٠	–	١٠٥٠٠٠	تدفع بونات فى غرة توت ١٥٨٧ (سبتمبر ١٨٧٠) عن كامل فوايض ١٥٨٦ (٢) .	
٥٢٥٠٠	–	٥٢٥٠٠	بونات تستحق فى ١٥٨٧	تستحق فى غرة برمهات ١٥٨٧ (مارس ١٨٧١ عن فوايض اول ٦ شهور من سنة ١٥٨٧
٥٢٥٠٠		٥٢٥٠٠		تســـتحق فى غرة تـوت ٨٨ (سبتمبر ١٨٧١ عن فوائض ثانى ٦ شهور من سنة ١٥٨٧
٥٢٥٠٠	–	٥٢٥٠٠	بونات تستحق ١٥٨٨	فى غرة برمهات ١٥٨٨ (مارس ١٨٧٢) عن فـــوائض اول ٦ شهور سنة ١٥٨٨ .
٥٢٥٠٠		٥٢٥٠٠		فى غرة تـوت ٨٩ (سـبتمبر ١٨٧٢) عن ثانى ٦ شهور سنة ١٥٨٨ .
٥٢٥٠٠		٥٢٥٠٠	بونات تستحق ١٥٨٩	غرة برمهات ٨٩ (مارس ١٨٧٣) عن فوايض اول ٦ شهور سنة ١٥٨٩
٥٢٥٠٠	–	٥٢٥٠٠		غرة توت ٩٠ (سبتمبر ١٨٧٣) عن فوايض ثانى ٦ شهور ١٥٨٩
٢٤٠٠٠٠	١٨٧٥٠٠	٥٢٥٠٠	بونات تدفع فى ١٥٩٠	تستحق فى غرة برمهات ١٥٩٠ (مـــارس ١٨٧٤) عن اول ٦ شهور سنة ١٥٩٠
٢٣٣٤٣٧	١٨٧٥٠٠	٤٥٩٣٧		تدفع غرة توت ٩١ (سبتمبر ١٨٧٤) عن ثانى ٦ شهور من سنة ١٥٩٠ .
٢٢٦٨٧٥	١٨٧٥٠٠	٣٩٣٧٥	بونات تدفع فى ١٥٩١ .	تستحق فى غرة برمهات ٥٩١ (مارس ١٨٧٤) عن اول ٦ شهور من سنة ١٥٩١ .
٢٢٠٣١٢	١٨٧٥٠٠	٣٢٨١٢		تدفع غرة توت ٩٢ (سبتمبر ١٨٧٥) عن ثانى ٦ شهور من سنة ١٥٩١ .

(★) كانت المحاسبة على اساس بداية ومنتصف السنوات القبطية ، حيث اتبع هذا التاريخ منذ ٢١ شوال ١٢٧١ هـ/يولية ١٨٥٤ .

اجمالى ما يدفع بالبونات ليرة	راسمالى الحصص ليرة	فوايض الحسابات المالية ٧ ليرة		البيان
٢١٣٧٥٥	١٨٧٥٠٠	٢٦٢٥٠	بونات تدفع ١٥٩٢	تستحق غرة برمهات ٩٢ (مارس ١٨٧٥) عن اول ٦ شهور عن سنة ١٥٩٢ .
٢٠٧١٨٧	١٨٧٥٠٠	١٩٦٨٧		
٢٠٠٦٢٥	١٨٧٥٠٠	١٣١٢٥	بونات تدفع ١٥٩٣	تستحق غرة برمهات ١٥٩٣ (مارس ١٨٧٦) عن اول ٦ شهور من سنة ١٥٩٣ .
١٩٤٠٦٢	١٨٧٥٠٠	٦٥٦٢		تدفع غرة توت ١٥٩٤ (سبتمبر ١٨٧٧) عن ثانى ٦ شهور من سنة ١٥٩٣ .

وأشار التقرير « بما ان هذا التنازل مقتضى أن يكون من تاريخ هذا اليوم ، فالحكومة المصرية لها الحق بالملاحظة ــ لفوايد الطرفين ــ فى سير وحركة كافة عمليات القومبانية لغاية نهو الشروط والتنازل بكيفية قطعية، وحيث يعرض ذلك للاعتاب الخديوية . . » .

أما السفن وملحقاتها من أدوات ملاحية فهذه بلغت أعدادها نحو ٢٧٨ وحدة ، منها بالبحر المتوسط ١٤ سفينة ، ٣٨ ملحقة « صنادل وفلايك » ، وبالبحر الأحمر ١٠ سفن ، ٥ ملحقات ، بينما بلغت فى نهر النيل نحو ٢٧ وابورا بخاريا ، ١٨٤ ملحقة ، عدا أخريات غير صالحة ، وقدرت أثمانها جميعا بنحو ٧٢٧٦٥٥ ليرى مصرى (جنيه) حسب التثمين الذى تم بمعرفة « روبرت برايس Robert Brais باشمهندس عموم القومبانية بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ (١٤٠) ، وكانت هذه التقديرات صورة أخرى من الواقع السيىء الذى ألم بموجودات الشركة ، ويكفى للاشارة الى ذلك (*) ، أنه كان متبقيا على الشركة العزيزية ، من أقساط السفن

= ــ محمد مختار باشا : التوفيقات الالهامية فى مقارنة التواريخ الهجرية بالسنين الافرنجية والقبطية ، تحقيق د. محمد عمارة ، جـ ٢ ، القاهرة ١٩٨٠ ، ص : ١٣١٦ .

ــ المقابل بالتاريخ الميلادى عن المرجع نفسه ، ص ــ ص : ١٣٣٦ ــ ١٣٤٣ .

(١٤٠) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ عزيزية) : محفظة وابورات ١٨٦٨/١٨٦٩ ملف خاص وابورات ٣ ذى القعدة ١٢٨٥ ــ ٢٥ ذى القعدة ١٢٨٥ ، قائمة تثمين مقدمة الى جعفر باشا وكيل مجلس الادارة فى ١٥ فبراير ١٨٦٩ .

(*) سيتم تناول المزيد فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » .

وملحقاتهـــا المشتراه من الميرى فقط ، حتى ربيع الثانى ١٢٨٧/ يولية ١٨٧٠ ، مبلغ ٩٤٧٤٤ جنيه مصرى ١٥، بارة ٥٣ قرش ، وكانت هـذه الأقساط لنحو ٦ : ١ وحدة ملاحية (١٤١) ٠

كذلك آلت للحكومة عقارات الشركة فى الاسكندرية « ورش ومخازن وديوان الادارة بمبلغ ٤٨٥١٥ ج٠ك » وفى السويس « مخازن ١١٣٦٨ ج٠ك » ، وفى سمنود قطعة أرض « محطة الانجرارية ١٣٨٦ ، وديوان العموم بالقاهرة ٧٠٩٢ ج٠ك » (١٤٢) ، فضلا عن ذلك ١٥٦ فدان قد تم شراؤها بجهة امبابة منذ ١٣ جمادى أول ١٢٨٢ هـ (١٤٣) ، علاوة على التوكيلات الملاحية الخارجية ٠

على أية حال فقد رتبت اعتمادات المالية للكشوف السابق تقديمها ، نظـم سداد اجمالى بونات رأس المــال وفوائده فى الأعوام السبعة المار ذكرها ، وقدر لذلك اجمالى ٢٥٠ر١٥٦ر٢ جنيها مصريا (١٤٤) ، ودعيت فى أعقاب ذلك الجمعية العمومية للانعقاد غير العادى « فى ٢٨ محرم ١٢٨٧ هـ (أواخر ابريل ١٨٧٠) تحت رياسة محمد شريف باشا ناظر الداخلية والرئيس المؤسس للشركة العزيزية فى محل ديوان الداخليـة بالاسكندرية ٠٠ وبلغ عدد الحاضرين منهم ٨٥ شـخصا ، حائزين من السهام لمبلغ ١٦٧١٧٨ سهما ، ولهم من الرأى (الأصوات) عدد ٣٣٦٠ ، واستقر رأى أرباب هذه الجمعية العمومية بطريق الأكثرية المركبة من عدد ٨٣ نفسا ، حائزين من السهام لمبلغ ١٦٧١٢٨ سهما بما لهم من الرأى عدد ٣٣٥٨ أعنى مع مخالفة عضوين اثنين فقط ، على التنازل للحكومة المصرية عن كافة موجودات هذه الشركة وحقوقها ومزاياها الحائزة لها لغاية تاريخه ٠٠ » (١٤٥) والبنود السابق ذكرها ، وقد كان الخديوى وأسرته من أكثر المساهمين ٠

---

(١٤١) المصدر نفسه : محفظة وابورات ١٨٧٠ ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع الثانى ١٢٨٧ بيان ديوان المالية عن المطلوب معتمد من اسماعيل صديق باشا ٠

(١٤٢) د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠٩ ٠

(١٤٣) دار الوثائق (ديوان معية) : دفتر ١٩١٥ أوامر ص ٢٢ رقم ٢ بتاريخ ١٣ جمادى أول ١٢٨٢ هـ (أكتوبر ١٨٦٥) أمر كريم الى الدايرة السنية ٠

(١٤٤) المصدر نفسه : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، وثيقة بتاريخ ٢٦ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ/تقرير مجلس الادارة ، معتمد من اسماعيل صديق ناظر ديوان المالية ٠

(١٤٥) ـ وادى النيل : العدد ٩ السنة الرابعة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٧ هـ/٦ مايو ١٨٧٠ ، ص ، ص : ٢ ، ٣ ٠

ـ د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية ٠٠ ، ص ـ ص : ٣٨٥ ـ ٣٨٨ عن الوقائع المصرية : العدد ١٠٥ بتاريخ ٣٠ محرم ١٢٨٧ هـ/١ مايو ١٨٧٠ م ٠

وفى غرة صفر ١٢٨٧ هـ/٢ مايو ١٨٧٠ صدر الأمر الخديوى الى المالية بقبول التنازل فى مقابل تعهد الحكومة بسداد كامل المطلوبات ورأس المال المدفوع وفوائده (١٤٦) ، وكان هذا يعنى تحمل الميرى ديونا آجلة تسدد على سبع سنوات قادمة ، فى ظل استمرارية النشاط الملاحى ، وهذه الاستمرارية كان يدعمها ، أن موجودات الشركة من الوحدات الملاحية البحرية والنيلية لا تزال تمارس نشاطها ، كما أن اسماعيل باشا كان فى حاجة للبحرية التجارية خاصة فى ربط مصر بالمحاور الملاحية الخارجية وخاصة ملحقاتها ، وكذلك تلبية للأهداف التى استدعتها ظروف قيام هذا النشاط السابق تناولها ، حيث ان ذات الفترة كانت تشهد المزيد من نزعاته الاستقلالية ، بالاضافة الى أن ظروف التصفية هذه جاءت فى وقت تطور المرافق الملاحية المصرية « افتتاح قناة السويس ، انشاء الفنارات واصلاحات الموانى ، مد الخطوط التلغرافية ، والسكك الحديدية » ، وهذه الأخيرة يمكن الاستفادة مما جلبته الشركة العزيزية ضمنها ، وليست الملاحة النيلية بقليلة الأهمية هى الأخرى فى مجال المنافع ، خاصة مع وجود ترسانة بولاق ، وكون السفن مدارس عملية يمكن من خلالها تدريب تلامذة المدرسة البحرية ، بالاضافة الى انه استرد أراضى الشركة .

ويمكن القول انه رغم التصفية الا أن العزيزية بما امتلكته من خطوط سير سفن ، انتظمت لفترة طويلة قاربت سبع سنوات ، وبما كان لديها من توكيلات خارجية (*) ، أو اجمالى وحدات عاملة ، كان من الصعب تصفيتها نهائيا ، فتصبح مصر بلا بحرية تجارية ، خاصة فى وجود شخصية حاكم مولع بالتطور ، ولكن الصعوبة التى تواجه مثل هذا التحول ، هو امكانية مهاجمة الدول الأجنبية بأن هذا يعد احتكارا ولكن ما تم من استمرارية رأس المال المساهم ، ولو أنه كان فى طريقه للتصفية ، عطل ذلك – على الأقل – فى ظل وجود شركة قناة السويس ، الذى حقق واقع افتتاحها حلم الملاحة الدولية فى مرونة الحركة وسهولة الانتقال .

ويذكر البعض أن مسمى الشركة العزيزية ، استمر الى أن سميت عام ١٨٧٣ « مصلحة البوستة الخديوية The Paquebots-Post Khedivieh (١٤٧) ، بيد أنه من خلال ما أورده رينى بك ثم ما ورد

---

(١٤٦) دار الوثائق القومية (ديوان معية عربى) : دفتر ١٩٣٠ أوامر عربى ، رقم ١٣٧ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٧ أمر كريم من عابدين الى المالية ، ص : ١٠٥ .

(*) سيتم تناول ذلك فى الباب الخاص « النشاط الخارجى » .

(١٤٧) – أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى فى مصر ، ص : ٦٣ ، جميل خانكى : مرجع سابق ، ص : ٣٧٧ .

– د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، جـ ٢ ، ص : ٨٢٣ .

فى مذكرة يعقوب أرتين باشا الى أمين سامى بناء على طلبه أنه « فى سنة ١٨٧٠ المقابلة لسنة ١٢٨٧ هـ ، أصبحت السفن ودور الصناعة التابعة لهـا من أملاك الحـكومة المصرية وسميت المصلحة « مصلحة البوسـتة الخديوية » نسبة الى سمو الخديوى » (١٤٨) ، وهذا ما تثبته الوثائق فى اشاراتها العديدة فى تواريخ معاصرة (١٤٩) ، لتبدأ البحرية التجارية المصرية منذئذ مزاولة نشاطها فى ظل مسماها الجديد ، « مصلحة وابورات البوستة الخديوية » المملوكة للميرى ·

المرحلة الثالثة : مصلحة وابورات البوستة الخديوية :

انه منذ صدور الأمر الخديوى رقم ١٣٧ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٧ هـ/٢ مايو ١٨٧٠ (١٥٠) ، يمكن القول بأن البحرية التجارية المصرية أصبحت تابعة لادارة الميرى ، وكان ذلك يعنى انتهاء نظم ادارة العزيزية ، ولا حاجة للجمعية العمومية من أرباب الخصص ، حيث وضحت مسبقا النظم التى سيتم على أساسها تصفية رأس مال المؤسسين والمساهمين بموجب البونات الدائنة للحكومة ، وكان ذلك يعنى على صعيد اسهامات الباشا ، تخلصه من نسبة الربح السابق ضمانها ، لأيلولة ممتلكات العزيزية للباشا ، حيث ينوب عنه فى ادارتها ديوانا البحرية والمالية فنيا وماليا ·

وتكشف الوثائق المعاصرة ، أنه فى وقت لاحق كان تاريخ تحويل مسمى النشاط من الشركة العزيزية الى مصلحة وابـورات البوسـتة الخـديوية ١٢ ربيـع الثـانى ١٢٨٧ هـ (منتصف ١٨٧٠) (١٥١) ، ومما يلفت النظر فى هذا المسمى ، أنه كان تخليا عن المسمى المنسـوب

ــ شرح القانون التجارى الأهلى ، ص : ٤٣٧ ·

ــ وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ص : ١٩ ·

(١٤٨) — Regny, E : Op. Cit., Tome 2, pp. 52, 53.

ــ أمين سامى : تقويم النيل مجلد ٣ جزء ٣ ، ص : ١٤٣٥ ·

(١٤٩) دار الوثائق القومية (ديوان معية ــ تركى) : محفظة ٤٧ معية تركى ، ــ وثيقة رقم ٤٧/٣٦٠ بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية والبحرية الى مهردار المعية ، بخصوص بواخر البوستة الخديوية ·

ــ وثيقة رقم ٤٧/٣٦٢ من شاهين كنج الى مهردار المعية بخصوص اتفاقات بين شركة البواخر الخديوية وسكة حديد برنديزى ·

(١٥٠) ــ (ديوان معية عربى) : دفتر ٩٣٠ أوامر عربى ، رقم ١٣٧ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٧ ، أمر كريم الى المالية ، ص : ١٠٥ ·

(١٥١) المصدر نفسه : (ديوان معية تركى) : محفظة ٤٧ معية تركى ، ترجمة وثيقتين رقمى ٤٧/٣٦٠ ، ٤٧/٣٦٢ تاريخهما ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية والبحرية الى مهردار المعية ·

للسلطان عبد العزيز (*) ، وبدء انتسابها للخديوى حيث هى « مصلحة وابورات بوستاه » ، وان كان واقعها ليس قاصرا على البريد ، بل استمراريتها فى خطوط السير وكافة نشاط الملاحة التجارية ، ومن المرجح ان هذا المسمى استمد واقعه من ظروف المصلحة الجديدة ، وكذلك ظروف علاقة الباشا بالسلطان العثمانى السياسية ·

فمن حيث ظروف المصلحة أصبح الخديوى مالكا لها ، ومن حيث المدلول السياسى فانه لايمكن اغفال جو التوتر الذى ساد العلاقة الخديوية العثمانية آنئذ ، ازاء ما أورده الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى عن رحلات الخديوى الى أوربا ، فى محاولة منه لبلورة شخصية مستقلة فى نظر تلك الدول ، ثم احتفالات قناة السويس(١٥٢) ، ومن ثم يرجح أن هذه التسمية كانت مقصودة ، اتساقا مع تلك النزعة الاستقلالية ، وانتهاز هذا المسمى فى بلورة نشاط محسوس للسفن الخديوية فى المياه الخارجية ، خاصة وأن مثل هذه التحولات لم يكن منتظرا فيها اعتماد السلطان العثمانى، حيث تعتبر من الأمور الداخلية التى كفلتها الفرمانات السلطانية لاسماعيل باشا (١٥٣) ·

وعن دوافع التحول يعزو سرهنك ذلك للخديوى بقوله « لما عزم على ابطال الشركة العزيزية ابتاع جميع أسهمها وحولها » (١٥٤) ، ثم يورد الرافعى أنه « كان لبواخر الشركة العزيزية فضل كبير فى نشاط حركة التجارة الخارجية لمصر وتسهيل مواصلاتها البحرية مع الأقطار الأخرى ، وزاحمت شركات الملاحة الأجنبية فى هذا الصدد ، ونجحت فى عملها ونمت ايراداتها وحققت الأرباح الوفيرة ، ثم ابتاع الخديوى اسماعيل أسهمها احتكارا لأرباحها ، وحولها الى ادارة من ادارات الحكومة ، عرفت بمصلحة

(★) ترتب على ذلك أن غيرت « شركة الفوائد العثمانية » وهى التابعة للبحرية التجارية العثمانية اسمها الى « الشركة العزيزية » ·

ـ دار الوثائق القومية (محافظ الحجاز) : محفظة ٤٨ معية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٤٨/٤٦٩ بتاريخ ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ (ديسمبر ١٨٧١) من عمر عزمى الى المعية ·

(١٥٢) د· أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١١٦ ـ ١٥٢·

(١٥٣) كان ضمن نصوص فرمان ٥ صفر ١٢٨٤ هـ (٨ يولية ١٨٦٧) ما يلى « فى الفرمان الذى يمنح خديوية مصر ميزة الوراثة تقرر ان القوانين الأساسية المعمول بها فى ولايات الامبراطورية الأخرى يسرى مفعولها أيضا فى مصر ·· ولكن ادارة مصر وما يتعلق بها من مصالح اقتصادية ومادية وغير ذلك ، لما كانت معهودة الى الحكومة المصرية ، فانها تستلزم ما نمنحه من حق سن الترتيبات الضرورية لضمان تقدم المصالح ، على شكل ترتيبات خاصة بالادارة الداخلية ·· » ـ د· أحمد عبد الرحيم مصطفى : المرجع نفسه ، ص : ٢٣٩ ·

(١٥٤) اسماعيل سرهنك : حقائق الأخبار ، جـ ٢ ، ص : ٥٥ ·

وابورات البوستة الخديوية » (١٥٥) ، وهو ما يراه أيضا كل من الطوبجى والدكتور أحمد عبدالمنصف محمود(١٥٦) ، بينما يذكر محمود عبدالهادى، « يبدو أن أعمال الشركة (العزيزية) ••• أصابها بعض الركود بسبب الكساد والتوقف الذى ساد فى الحركة التجارية ، فخشى اسماعيل ان يندثر مشروعه العظيم ، فقرر ان تؤول الى الحكومة وصدر الأمر الكريم بقبول التنازل الصادر من القومبانية العزيزية » (١٥٧) •

فاذا نظر الى هذه الآراء فى ضوء النهايات التى آلت اليها الشركة العزيزية ، لاتضح من واقع ما أثبتته الوثائق أن العزيزية قامت بدور هام استقر معه النشاط الملاحى المصرى الخارجى طيلة السنوات الماضية ، وان كانت قد تعرضت فى نهاياتها لهزات اقتصادية ، كانت غالبيتها من سوء الادارة وارتفاع أثمان الآلات ، أثر على كفاءة تحقيقها الأرباح المجزية ، وهذا أدى بدوره ليس الى كثرة ما يتحمله الخديوى من استكمال نسبة الـ ٧ ٪ المضمونة من الأرباح ، التى تمثل تزايدا فى الخسارة ، وليس عصفا بأرباح أسهمه فحسب ، بل تعويضه المؤسسين والمساهمين المتبقين ، ومن ثم ففرصة خلاص الخديوى من ذلك واردة ، خاصة أن هذا يعنى انفراده مباشرة باستثمار أسهمه دون جمعية عمومية ، وانما بمحاسبة المالية ، بالاضافة الى استرداده الأراضى المجانية السابق منحها للشركة ، كما أن أية أرباح جزئية يمكن تحقيقها ، أفضل من ذاك العبء الخاسر ، وأن أية أسباب تستجد للخسارة يسهل الوقوف عليها من خلال ديوانى البحرية والمالية ، من ثم فأية دوافع سواء كانت درءا للخسائر أو جريا وراء مزيد من الأرباح — هذه الأمور — يرجح ورودها فى حسابات الخديوى ، خاصة وان سداد رأسمال العزيزية كان ببونات آجلة ، أو أن تغدو موردا للعملات الأجنبية ، بعد فرمان ١٨٦٩ الذى منع القروض (*) •

من ثم يكون القول ان الظروف كانت مواتية ، سواء على صعيد اقتناعه بتصفية العزيزية ماليا ، وأن ذلك واكب قرار الجمعية العمومية ومجلس الادارة فى العزيزية ، أو لاقتناعه بأن استمرارية البحرية

---

(١٥٥) عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، جـ ١ ، ص : ١٩٩ •

(١٥٦) — أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى فى مصر ، ص : ٦٣ — د• أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ •

(١٥٧) د• محمود عبد الهادى : مرجع سابق ، ص : ٧٠ •

(*) كان ضمن فرمان ٢٢ شعبان ١٢٨٦ هـ (٢٦ نوفمبر ١٨٦٩) النص على « عدم عقد قرض فى أى وقت الا بعد أن تدعو الضرورة القصوى الى ذلك ، وبعد الحصول مقدما على موافقتى » وقد الغى ذلك فى فرمان ١٠ سبتمبر ١٨٧٢ ثم تأكدت الامتيازات فى الفرمان الشامل ٢٧ يولية ١٨٧٣ •

د• أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص ، ص — ص : ٢٤٠ ، ٢٤١ ، ٢٥١ •

التجارية منسوبة اليه ، يحقق ما كان يصبو اليه على صعيد بلورة شخصيته فى محيط الملاحة الدولية كما أن وجود « مصلحة وابورات البوستة الخديوية » أصبح ضرورة لايمكن الاستغناء عنها فى ربط مصر بملحقاتها ، وكذلك العالم الخارجى ، وللحاجة اليها فى ظل منافسة شركات الملاحة الأجنبية ، أو امكانية الاستفادة بسفنها ليس فى نقل التجارات فحسب ، وانما فى الظروف العسكرية الى جانب الأسطول الحربى ، وكان مما يزكى هذه الاستمرارية ، تلك المشروعات الملاحية المستجدة من اصلاحات موانىء ، افتتاح قناة السويس ، مد الخطوط التلغرافية والسكك الحديدية الى آخره ، وهذه المشروعات كان من الأجدر أن تنتفع بها السفن المصرية ، بدلاً من انفراد السفن الأجنبية ، وعامة لايمكن تحديد عامل بعينه ، وانما لكل هذه الأسباب وجدت مصلحة البوستة الخديوية على آثار العزيزية .

أما عن ممتلكات المصلحة من سفن البحرية التجارية ، فقد ذكرت المراجع العديدة ، أنه قد بلغ اجماليها ستا وعشرين سفينة بخارية ، عدا الملحقات الأخرى ، وكانت هذه السفن حسب قوتها كما يلى (١٥٨) :

---

(١٥٨) وردت هذه البيانات فى مراجع عديدة وبها اختلافات ، ومن ثم كان الاعتماد على الاحصاءات المعاصرة لها من ريني بك ، على مبارك الأكثر اتفاقا للمزيد :

— Régny, E : Op. cit., Tome 2, pp. 52, 53.

ـ د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ص : ٧١٨ ، ٧١٩ . ـ أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى ، ص : ٦٥ .

ـ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص : ٣٧٧ ـ عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، ج ١ ، ص : ١٩٩ .

ـ على مبارك : الخطط الجديدة : ج ٧ مجلد ٢ ، ص : ٨٣ .

اسم السفينة	قوتها	ملاحظات	اسم السفينة	قوتها	ملاحظات	اسم السفينة	قوتها	ملاحظات
	حصان			حصان			حصان	
الرحمانية	٣٠٠	برفاس	دسوق	٢٠٠	برفاس	دمنهور	١٢٠	١٤٠ لدى البعض
التاكا	٣٠٠	»	كوفيت	٣٠٠	»	الزقازيق	١٢٠	١٨٤ » »
الفيوم	٣٠٠	بدولاب	سمنود	٢٥٠	»	الحجاز	١٥٠	
البحيرة	٣٥٠	برفاس	المنيا	١٧٠	٢٠٠ لدى البعض	الحديدة	١٣٠	١٤٠ » »
الشرقية	٣٥٠		الجعفرية	١٦٠		ينبع	٩٧	١٣٠ » »
الدقهلية	٣٥٠		مسير	١٤٠	١٢٥ » »	سواكن	٨٥	
شندى	٢٦٠		المنصورة	١٤٠	١٢٥ » »	مصوع	٨٥	٩٠ » »
طنطا	٢٥٠	٣٥٠ لدى علي مبارك	المحلة	١٢٠	٢٠٠ » »	القصير	٩٧	٩٠ » »
شبين	١٤٠	١٦٠ لدى د. احمد عبد المنصف	التجيلة	١٢٠	١٢٥ » »			

بينما أورد البعض عددها فيما بعد عام ١٨٧٣ ، نحو سبع وعشرون سفينة ، باضافة « جـده » (١٥٩) ، وكانت قوتها ١٥٠ حصانا ، وقد استمرت غالبية هذه السفن وبعضـها اسـتبدل بأخريات ، كانت فى مجملها مواكبة للتطور (*) ٠

وتجدر الاشـارة الى أنه فى أعقاب هذا التغير وأيلولة الشركة الى مصلحة للوابورات ، قام الخديوى ـ كنوع من الاجراء المؤقت فى محاولة لترتيب أوراقه ـ بمنح « ربع عمالة جميع بواخر الشركة الخديوية أجازة لمدة ثلاثة شهور » (١٦٠) ، واستتبع هذا بالتالى قصور فى نشاط سير السفن مؤقتا ، ولذا جاءت المكاتبات سريعا من أهالى البلاد وتجارها الذين اعتادوا مرور السفن المصرية يلتمسون سرعة تسييرها ، وذات الشىء كانوا يفعلوه ، عند خشيتهم الغاء خطوط سـيرها ، من ذلك مكاتبـة أهالى سلانيك وتجارها الى كاسترو وكيل المصلحة بتلك الجهة بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) (١٦١) ، وأهالى جزيرة رودس الى الجنـاب العالى فى غرة محرم ١٢٨٩ هـ » (١٦٢) ٠

وتكشف الوثائق ، أن الحكومة قد أولت هذا الجانب اهتمامها منذ البداية ، حيث المسئوليـة على أعلى مستوى ، وضرورة انصراف ذلك الى توقيع الاتفاقيات الخارجية ومراجعاتها بين نظـار البحرية والجهادية ثم الداخلية والمالية ومحامى البحرية ، ومن أمثلة ذلك ما تم فى ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ (يونية ١٨٧٠) ازاء توقيع اتفاقية بين شركة البواخر الخديوية (حسبما كان يطلق عليها أحيانا) ، وسـكة حديد برنديزى (١٦٣) ، وكذلك بحث امكانية عقد اتفاق مع حكومة اليونان بشـأن امتياز بواخر الشركة فى خط ملاحة سيرا Sira فى جمـادى الأول ١٢٨٩ (يوليـة

---

(١٥٩) جورج جندى بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ٢٢٥ ٠

(*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » ٠

(١٦٠) دار الوثائق القومية (ديوان معية تركى) : محفظة ٤٧ ترجمة وثيقة رقم ٤٧/٣٦٠ بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ (يونية ١٨٧٠) من شاهين كنج ناظر الجهادية البحرية الى مهردار المعية ٠

(١٦١) ـ : محفظة ٤٩ معية تركى ، ترجمة وثيقة ٤٩/٣٠ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ من كاسترو الى المعية ٠

(١٦٢) نفسه : ترجمة وثيقة رقم ٤٩/١ معية تركى بتاريخ غرة محرم ١٢٨٩ هـ من أهالى رودس وتجارها وقناصل الدول الأجنبية وأتباعها الى الجناب العالى ٠

(١٦٣) ـ محفظة ٤٧ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٤٧/٣٦٢ بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية البحرية الى مهردار المعية ٠

١٨٧٢) (١٦٤) ، وذلك بالاضافة الى ماهو قائم من أنشــطة مستقرة فى الموانىء الأخرى فى البحر الأحمر والبحر المتوسط وايجه ٠

وقد استمرت سفن هذه المصلحة فى عملهـــا بالبحار ، وعلى الرغم مما ذكرته الوقائع المصرية أول ابريل ١٨٧٣ بصدد الديون الخديوية التى استتبعت سداد بعض المطلوبات ، أنه كان ضمن ذلك « مبلغ ثلاثة مليون وخمسمائة ألف ليرة فى أسهم القومبانية العزيزية وفوائدها مدة ســـبعة سنوات » (١٦٥) ، الا أن « الجوائب » بشرت بها منذ البداية فى أكتوبر ١٨٧١ بقولها « ان مبلغ ما نقلته الفابورات (الوابورات) الخديوية من صرر ٢٩٧ر٢٦ صرة ، اشتملت على ٦٣٣ر٣١٦ر٦٣٨ قرشا ، وحيث ان مراد الحكومة توسيع دائرة هذه المصلحة ٠٠ فلا شك أنها فى السنة القابلة تكثر فوائدها ومنافعها ٠٠ » (١٦٦) ، ولذا كان على هذه السفن أن تسهم بايراداتها فى سداد تلك الأقساط ، وفى مثل هذه الحالة مع تراكم الديون الماضية ، تجىء مصروفات المراحل الأولى متفوقة ، بينما تتحقق الايرادات مع استقرار أمورها فيما بعد ، وهذا ما تم حسبما يوضحه الاحصاء التالى ، عن بيـــان الايرادات والمصروفات بالجنيه ، وذلك منــذ ١٨٧٤ حتى نهاية فترة البحث (١٦٧) ٠

السنة	الايرادات	المصروفات	الزيـــادة	العجـز
١٨٧٤	١٣٥٨٨٥	٢٠٥١٠٨		٦٩٢٢٣
١٨٧٥	١٢٣٨٦٦	٢٠٠٧٠٤		٧٦٨٣٨
١٨٧٦	٨٥٢٥٤	٢٠٤٢٣٩		١١٨٩٨٥
١٨٧٧	٥٩١٨٢	١٥٠٤٠١		٩١٢١٩
١٨٧٨	٦٦٩١٥	٩٢٦٨٣		٢٥٧٦٨
١٨٧٩	١١٩٤٨٩	١٠٧٦٧٩	١١٨١٠	

ومع عزل صاحبها أو بالأحرى حارسها الخديوى اســـماعيل باشا بموجب قرار السلطان فى ٢٥ يونية ١٨٧٩ ، بدأت منذئذ على حــد تعبير الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى « فترة محفوفة بالاخطار ٠٠ » (١٦٨) ،

---

(١٦٤) ـ : محفظة ٤٩ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٤٩/١٧٢ بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ من شريف باشا الى مهردار الخديوى (معية) ٠

(١٦٥) الوقائع المصرية : العدد ٥٠١ بتاريخ الثلاثاء ٤ صفر ١٢٩٠ هـ/أول ابريل ١٨٧٣ ٠

(١٦٦) الجوائب : العدد ٥٠٣ بتاريخ الأحد ٨ شعبان ١٢٨٨ هـ/٢٢ أكتوبر ١٨٧١ ٠

(١٦٧) أمين سامى : تقويم النيل ، المجلد الثالث من الجزء الثالث ، ص : ١٤٣٦ ٠
ـ عن المرجع نفسه د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٩ ٠

(١٦٨) د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص ص : ٢١٠ ، ٢١١ ٠

ولم تكن البحرية التجارية بعيدة عن تلك الأخطار ، التى شهدتها سنوات تاريخ مصر التاليـة ، وتمت فيهـا التصفية النهائية لهـذه المصلحة ، بما يكشف عن أن اسماعيل باشا كما ذكر لاندز « كان من أعز أحلامه أن توجد فى مصر بحرية تجارية » (١٦٩) ، ومن ثم كان له أكبر الأثـر فى إستمرارية النشاط ، ولتبدأ من بعده فترة أخـرى من التأريخ لتقهقر البحرية التجارية المصرية (*) ٠

---

(١٦٩) دافيدس لاندر : مرجع سابق ، ص : ١٣٥ ٠

(★) لما كان توفيق « قد اتصف بضعف الشخصية ٠٠ واقتنع بأن المحافظة على عرشه تقتضى الاعتماد على انجلترا وفرنسا والانصياع لادارتهما ٠٠ » على حد قول الدكتور أحمد عبد الرحيم ، فان هذا الانصياع لم يكن متوقعا معه الحفاظ على ما تقتضيه ماهية العمل البحرى المصري ، ففى عهد وكالة قاسم باشا محمد لنظارة البحرية ١٨٨٠ وتنفيذا لضرورات الاقتصاد التى رأتها المراقبة ، اضطر الى اقالة كثير من ضباط البحرية والملاحين ، فتعطلت بذلك عدة بواخر ، وباعت الحكومة في ذات العام سفناً بحرية وتجارية (شبرجهاد ـ شندى) الى تاجر انجليزى بمبلغ ٥٢٠٠ جنيه ، فكسرهما وباع أنقضاهما بأزيد من ثمنهما ، وبعد الاحتلال عام ١٨٨٤ أثر تشكيل لجنة برئاسة فريدريكو باشا النمساوى مدير مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، رفعت آلات ترسانة الاسكندرية ، وفى عام ١٨٨٥ بيعت مخازن وورش الترسانة ، كما نقلت مدرسة البحرية الى القاهرة وألغى الحوض الجاف بالاسكندرية المنشأ منذ عهد محمد على ، أى قلمت أظافر النشاط ، الى ان رؤى فى عام ١٨٩٤ بعد تولية الخديو عباس الثانى ، توفير بعض الخطوط الملاحية لمصلحة الوابورات ، فخصصت ثلاث سفن هى (توفيق رباني ـ القاهرة ـ البرنس عباس) للقيام برحلات اسبوعية من الاسكندرية للاستانة ، وثلاثة أخر هى (الشرقية ـ الدقهلية ـ الفيوم) للقيام برحلات اسبوعية الى سوريا ، وأما البحر الأحمر فخصصت له خمس سفن هى (الرحمانية ـ المحلة ـ مسير ـ شبين ـ النجيلة) ولكن مرورها من السويس الى مينائى جدة وسواكن فقط كل اسبوعين ، وأما بقية السفن فتم تكسيرها وبيعت أنقاضا ٠

ثم افلحت سياسة الاحتلال فى التصفية النهائية للبحرية التجارية المصرية ، حيث اضطرت الحكومة الى بيع مصلحة وابورات البوستة الخديوية الى شركة الن والدرسن وفراتكو الانجليزية بتاريخ ١٩ يناير ١٨٩٨ ، سرا دون اعلان مزاد ، وكانت هذه الصفقة تحوى سفن المصلحة وكل ما يتبعها من مكاتب ومنشآت ودواوين وكذلك ملحقاتها البحرية ، والأحواض الجافة والعائمة التى انتقلت اليها ، وكان الثمن المدفوع ٥٠ ألف جنيه ، فى الوقت ذاته تم الاتفاق على دفع الحكومة دعم فورى ١٥ ألف جنيه ودعم آخر ٦ آلاف جنيه سنويا لمدة ١٥ عاما نظير تسيير السفن بين السواحل المصرية والخارج ، ثم اشترت الحكومة ثانية من الشركة الحوض العائم بمبلغ ٩٢ ألف جنيه ، أي أنها دفعت للشركة الإنجليزية أكثر مما تقاضت ثمنا للصفقة ، ويصعب أن تقارن بعد ذلك شخصية الحاكم أو النشاط ٠

ـ د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : مصر والمسألة المصرية ، ص : ١١١ ٠
ـ د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٧٢٩ ـ ٧٣٥ ٠
ـ أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى ، ص ص : ٧٠ ، ٧١ ٠
ـ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٨١ ، ٣٧٧ ٠
ـ د٠ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، جـ ٢ ، ص ص : ٨٢٣ ، ٨٢٤ ٠

الفصل الثالث

الادارة العمومية للبحرية التجارية المصرية

اولا : الجمعية العمومية ·

ثانيا : مجلس الادارة ·

ثالثا : ديـوان العموم ·

لما كانت البحرية التجارية المصرية ، قد اشتملت أشكالهـا على الشركات الملاحية والمصالح الحكوميـة ، فقد امتد أثر هذه التحولات الى أشكال الادارة فاختلفت تبعا لذلك ، وكان أوضح الفروق يتمثل فى شكل الاشراف والادارة العامة أو العمومية ، حيث كان يتم ذلك فى الشركات من خلال الجمعية العمومية ومجلس الادارة ، بينما لم يكن لهما وجود فى حالة ملكية الحكومة للنشاط فى صـورة « المصلحة الميرية » حيث كانت تنفرد الحكومة بالاشراف والادارة من خلال مدير أو مدير عموم المصلحة ورقابة ديوانى المالية والبحرية ، وقد بدا ديـوان العموم قاسما مشتركا بين الشركة والمصلحة ، اذ استمر فى الحالتين باعتبـاره المقر المركزى لمتابعة وتنفيذ النظم المالية والادارية والفنية الخاصـة بشئون البحرية التجارية .

وعلى صعيد العلاقة العـامة بالدواوين الحكوميـة ، فان الفرمانات والنظامنامات قد أشارت الى اثنين منهما ، هما ديوانا المالية والبحرية ، فأولهما يتم فيه قيد النظم الأساسية الخاصة بالشركات وختم سـائر الدفاتر ، وله الحق فى ايفاد مفتشيه للحصـول على المعلومات وقتما يشاء (١) ، أما ديوان البحرية أو « مركز ادارة البحرية » حسبما كانت تشير اليه الوثائق فى بعض الأحيان ، فانه علاوة على تزويده السفن بعمالة الأسطول الحربى ، فانه يقوم بالتصديق على المقتضى انشـاؤه من السفن التجارية ، حسبما يقدم اليه ، أو وفق مايراه (٢) .

---

(١) المادتان الأولى والثانية فرمان تأسيس المجيدية .

ـ المادة الأولى فرمان العزيزية ، ـ البند التاسع والأربعون نظامات العزيزية .

(٢) المصدر نفسه ، البنود ٥٥ ، ٥٦ ، ٦٠ ، وتجدر الاشارة الى ان ديوان البحرية كان منفصلا عن الجهادية الى أن اندمجا معا أوائل مايو ١٨٥٩ فى نظارة عموم الجهادية والبحرية ، ثم نظم كديوان مستقل لشئون السفن الحربية فى ٢١ ربيع آخر ١٢٧٨ هـ (١٨٦١) وامتد اشرافه الى ادارة الفاوريقات والعمليات بالقاهرة وكذلك الوابورات النيلية ، ثم ضم اليه فى ١٠ ديسمبر ١٨٦٥ ديوان الواردات تحت أشراف ناظر البحرية والواردات .

للمزيد : ـ د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ص : ٦٧٦ ، ٦٧٧ .

ـ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص : ٣٦٥ .

ويتناول العرض التالى ظروف ونظم هذه الأشكال الادارية وأثرها فى مسيرة البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤ ـ ١٨٧٩ وذلك من خلال التتبع الزمنى لكل منها على حدة ٠

أولا : الجمعية العمومية

ذكرت النظامنامات أنها « تقوم مقام عموم أصحاب الحصص » (٣) ، أى تمثل المؤسسين والمساهمين ، ومن ثم يكون وجودها رهنــا بهم وهو ماينطبق على الشركات ، أما فى حالة المصلحة الميرية ، فلا يكون لها وجود تبعا لتصفية حصص الأفراد وأيلولتها لملكية الميرى ، وقد أضافت النظم ، أن آراءها وقراراتها تتم حين انعقادها ، وأن الانعقاد يكون صحيحا « متى كان ٠٠ موافقا للأصول » ، وكان أهم هذه الأصول والشروط المنظمة هو حيازة العضو ٢٥ حصة ـ سواء كان ذلك بصفة أصلية أو توكيل صحيح ـ على الأقل (٤) ، مع بضعة اجراءات أخرى تتبع لاثبات صـحة العضوية والحضور عند عقد الاجتماعات ٠

(أ) موعد وصحة الانعقاد :

بداية ينبغى التفرقة بين نوعين من اجتماعات الجمعية العموميــة أولهما كان يطلق عليه « انعقاد عادى أو اعتيادى » ، وهو يعنى الاجتماعات البينوية الدورية ، وكانت تحدد النظم الأساسية لكل شركة موعد ومكان انعقادها ، وثانيهما : كان يطلق عليه « انعقاد غير عادى » (٥) وهو ما يتم من اجتماعات فى غير المواعيد المحددة ويتم فى حالات الضرورة والظروف الطارئة ٠

فبالنســبة لأولهما ، أشارت لائحة الشركات المصرية الى أنه يعقد بالاسكندرية فى شهر ابريل دون تحديد ليوم محدد (٦) ، بينما اختلفت عن ذلك لائحــة العزيزية ، ســـواء من حيث المكان أو الموعد بقولهــا « الجمعية العمومية تنعقد مرة واحدة فى كل ســـنة بالمحروسة فى شهر كيهك القبطى » (٧) ٠

---

(٣) البند العشرون ، « نظامات الشركة المصرية » ، ـ البند الرابع والعشرون ، نظامات العزيزية ٠

(٤) ـ نفسه ، البند الخامس والثلاثون ، ـ البند العشرون ، « نظامات المصرية » ٠

(٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٢٤٨٩٠ بتاريخ ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ (١١ أبريل ١٨٦٩) بخصوص موافقة المجلس على طلب أعضاء الجمعية بعقد اجتماع غير عادى ٠

(٦) البند الثانى والعشرون ، « نظامات المصرية » ٠

(٧) البند السادس والثلاثون « نظامات العزيزية » ٠

ويرجح تفسيرا لهذه الاختلافات ، أن ذلك كان مقترنا بمقر ديوان العموم حسب كل شركة ، فقد كان بالاسكندرية ابان ادارة الشركة المصرية ، حسبما جاء في نص لائحتها « محل القومبانية يكون باسكندرية ، واذا دعت الضرورة من أنه يكون بمصر (القاهرة) فلا مانع ٠٠ » (٨) ، وعلى العكس من ذلك ، أشارت لائحة العزيزية الى أن « عموم مركز القومبانية يكون بمحروسة مصر القاهرة ويجوز عند اللزوم نقله الى اسكندرية » (٩) ، ومن ثم كان في هذه الحالة بالقاهرة ، وقد كان يشار لهذا المقر حين الاعلان عن ذلك بالصحف ، قبل شهر من تاريخ عقد الاجتماعات ٠

أما بالنسبة لتوقيته السنوى ، فمن المرجح أنه كان مرتبطا بموعد اقفال الحسابات والانتهاء من الجرد والتبويب العمومي للميزانية ، اذ كان يتم في آخر كل سنة حسابية ، تحرير دفتر جرد عمومي بمعرفة مجلس الادارة ، يعرض مع تقرير حركة الادارة على مدار السنة المنتهية على الجمعية العمومية لأجل المناقشة والتصديق على الميزانية العمومية (١٠) ، كما كان ذلك التوقيت مرتبطا بأى من التقويمات التي اتخذتها أيا من الشركات في السنة الحسابية بالتاريخ الميلادى أو القبطى تبعا للنظم الحكومية التى كان يتم العمل بها ٠

أما بالنسبة للانعقادات غير العادية ، فقد ذكرت لائحة الشركة المصرية ، أن لمجلس الادارة حق الدعوة كلما تراءى له ذلك (١١) ، بينما أشارت لائحة العزيزية بالاضافة الى هذا ، أنه كلما طلب انعقادها عشرون من أصحاب الحصص الحائزون لجزء من عشرين من رأس المال — أى ٥٪ — بشرط أن يوضحوا بطلبهم المقدم لمجلس الادارة الغرض من الاجتماع (١٢) ، ومن المرجح أن هذا الحق الذى خول للأعضاء فى العزيزية — ولم يكن من قبل فى الشركة المصرية — كان مرتبطا بزيادة أعدادهم تبعا لزيادة رأس المال والمساهمين ٠

وفيما يتصل بصحة الانعقاد ، فقد اشترطت لائحة المصرية حدا أدنى للحضور ، عشرة أعضاء يمتلكون عشر رأس المال الذى تم دفعه (١٣) ،

---

(٨) البند الثانى ، « نظامات المصرية » ٠

(٩) البند السادس ، « نظامات العزيزية » ، وسيتم تناول المزيد فى المبحث الخاص « ديوان العموم » ٠

(١٠) نفسه ، البند الخامس والاربعون ٠

— البند الثامن والعشرون ، نظامات المصرية ٠

(١١) — نفسه ، البند الثانى والعشرين ٠

(١٢) البند السادس والثلاثون ، « نظامات العزيزية » ٠

(١٣) البند العشرون « نظامات المصرية » ٠

وكما هو ملاحظ فان هذا النصاب لم يكن يمثل أغلبية ، خاصة ازاء تجزئة دفعيات رأس المال السابق تناولها ، ومن المرجح أن هذا النص استهدف مرونة الادارة وامكانية تمثيل المؤسسين للجمعية العمومية ، اتساقا مع ماهية التضامن التى سادت طبيعة علاقتهم فى تأسيس هذه الشركة .

أما لائحة العزيزية فقد أشارت الى صحة الانعقاد ، متى بلغ عدد الحاضرين ستين شخصا كحد أدنى ، سواء كانوا بصفتهم أصحاب حصص أصلية ، أو موكلين بالنيابة منهم ، بشرط أن يكونوا حائزين خمسة فى المائة من رأس المال على الأقل (١٤) .

وكما هو ملاحظ ، أنه لم تكن هذه اللائحة أفضل من سابقتها بالنسبة لقلة عدد الحاضرين ، بل يمكن القول ان كلتا اللائحتين قد حملتا بين نصوصها نقاط ضعف ، تمثلت فى أن الذين كان من حقهم بحث اجمالى رأس المال والبحث والمناقشة فى أمور الشركة ، كانوا قلة تمتلك تبعا لهذا النص عشر رأس مال الشركة المصرية ، ٥٪ من رأس مال العزيزية (كبرى الشركات) ، وهى نسب ضئيلة للغاية وليست أغلبية ، وبالتالى فان قراراتها قد تكون مؤشرا لمصالح المساهمين ، ولكنها على أية حال لن تكون معبرة بصورة كافية عن الأغلبية ، وتكمن خطورة قراراتها فى هذه الحالة ، فى أنها تسرى على غير الحاضرين ، متى صدرت بأغلبية الحضور أى بصوت واحد أكثر من النصف ، بمعنى أدق من يمتلكون زيادة طفيفة عن خمس رأس مال المصرية ، وزيادة بسيطة عن ٢٫٥٪ فى العزيزية ، ولا شك فان مثل هذا النص كان سلبيا ، يضاف الى ذلك أنه كان يشترط لحضور هذه الاجتماعات ، من يمتلك خمسا وعشرين حصة على الأقل ، حيث يدلى بموجبها بصوت (رأى) واحد ، سواء كان المالك نفسه أو وكيله ، فان هذا النص أهمل هو الآخر الحائزين لأقل من خمسة وعشرين حصة ، وهنا نشير الى نقطة هامة أوضحها استقراء الحصص وأعدادها ، وهى أن الأجانب كانوا أكثر حرصا على الاحتفاظ بهذا الحد الأدنى الذى يضمن لهم حضور الجمعية العمومية ، وعلى العكس من ذلك كانت أعداد الحائزين أكثر من ٢٥ حصة من المصريين ، وكان ذلك يؤثر فى وجهة القرارات تبعا للتمثيل .

وعلى كل ، فانه فى حالة عدم استيفاء العدد المطلوب للانعقاد ــ على قلته ، كان يدعو مجلس الادارة لاجتماع تال تسرى قراراته مهما كان عدد

---

(١٤) البند السابع والثلاثون ، نظامات العزيزية .

الحاضرين (١٥) ، وفى هذه الاجتماعات تكون القرارات دائمـــا حسب أغلبية الآراء ، واذا تساوت الآراء المؤيدة والمعارضة يرجح الجانب الذى به رأى الرئيس (١٦) ، كما أن قرارات الاجتماع الصادرة يسرى حكمها على جميع الحاضرين والغائبين من أرباب الحصص (١٧) ٠

وقد كان متبعا لدخول مقر الانعقاد ، ضرورة أن يثبت العضو حصته فى صندوق (خزينة) الشركة بموجب صحة مطابقة السند الذى يحمله بما هو موجود بالصندوق ، وذلك قبل عشرة أيام فى الشركة المصرية ، أصبحت عشرين يوما فى العزيزية ، ثم يؤخـذ منه هذا السند لاثبـات الحضور ويعطى له بعد الحضور (١٨) ، حيث كانت تعطى للعضو بدلا من السند تذكرة دخول للاجتماع ٠

وقد كانت تلك التذكرة عبارة عن نموذج متفق عليه ، موضـــحا به مكان الانعقاد وتاريخه ، وما يفيد اســـتلام سندات الأسهم التى حفظت بالصندوق ، وكذلك ما يفيد اجراء المطابقة وصحة التوكيلات ، مع توضيح

صورة تذكرة الدخول بجمعية القومبانية ٠٠٠٠٠٠
التى سيصير عقدها بديوان عموم القومبانية الكائن بجهة ٠٠٠٠ يوم ٠٠٠ الموافق ٠٠٠٠٠
حضرة ٠٠٠ صاحب ٠٠٠ حصة بالقومبانية ٠٠٠ بمقتضى ٠٠٠٠ الذى مقيد بهم ما دفعه فى أصل الرسمال ، ولما أراد الدخول بالجمعية ، قد سلم السند ٠٠ المذكور ٠٠٠٠ ، وصار حفظه بصندوق القومبانية ، واعطى هذا لحضرة ٠٠ لمعلومية اســتلام السند ٠٠ المهور ٠٠ عنه ، والدخول فى الجمعية ٠   وبعد انتهى الجمعية يعطى له السند المذكور ويؤخذ منه هذا ،   وكيل عموم القومبانية

(١٥) البند الســـادس والعشرون ، « نظـــامات المصرية » ، ــ البند الاربعون ، « نظامات العزيزية » ٠

(١٦) ــ نفسه ، البند السادس والعشرون ، ــ البند الحادى والعشرون ، « نظامات المصرية » ٠

(١٧) ــ نفسه ، البند الثلاثون ، ــ البند الثانى والاربعون ، « نظامات العزيزية » ٠

(١٨) ــ نفسه ، البند السادس والثلاثون ، ــ البند الرابع والعشرون ، « نظامات المصرية » ٠

عدد الحصص وما يقابلها من آراء ، ويوقع هذا النموذج وكيل العموم ، وقد أوضحها النموذج السابق (١٩) .

(ب) اختصاصات الجمعية العمومية :

أما عن الاختصاصات التى لها حق بحثها فى هذه الاجتماعات ، التى كان يرأسها رئيس الشركة أو وكيله فى حالة غيابه أو أحد أعضاء المجلس المنوبين (٢٠) ، فقد حددتها نظامات المصرية فيما يتعلق بمجلس الادارة بانتخابات أعضائه حسب المدة المحددة لكل منهم ، خمسة عشر سنة للعشرة أعضاء المؤسسين ، ثم استعاضة ثلثهم لكل خمس سنوات بعد مضى تلك الفترة ، ولها أن تبقى العشرة الأوائل دون تغيير (٢١) ، ثم انتخابها البديل فى حالة خلو مكان أحد الأعضاء (٢٢) .

والملاحظ من هذه النصوص هو تقييد سلطاتها لمدة خمسة عشر عاما من تأسيس الشركة المصرية ومن ثم اقتصرت مهامها فى هذا الجانب على حالات الخلو فقط ، وهى التى لم تتم ، حيث جاء تحويل الشركة المصرية الى العزيزية سريعا ، وعدلت نظامات هذه الشركة الجديدة فنصت على أن « ادارة الشركة بمعرفة مجلس ادارة تشكله الجمعية العمومية من اثنى عشر أعضاء بما فيهم الرئيس والوكيل .. أغلب الأعضاء من رعايا وتبعة الحكومة المصرية ، وفى كل ثلاث سنين يجرى تغيير ثلاثة من أعضاء المجلس المذكور بما فيهم الوكيل ، ويكون تغييرهم بالقرعة ما بين الأعضاء الموجودين والذين يدخلون بدلهم بانتخاب الجمعية العمومية ، لابد أن يكون أغلبهم من تبعة ورعايا الحكومة . والأعضاء الذين يخرجوا يجوز انتخابهم مرة أخرى .. » (٢٣) .

ثم خولتها ذات اللائحة حق انتخاب من يشغل المكان الذى يخلو فى مجلس الادارة بالاستعفاء أو الوفاة (٢٤) ، كذلك جواز ابقائها « أرباب مجلس الادارة على ماهم عليه فى أى مدة كانت بدون تغيير » (٢٥) ، وتتبع

---

(١٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الخامس ، صور تذاكر دخول الجمعية العمومية باسم السيد موسى حسن العقاد وآخرين ، ــ الملف الثالث ، اعلان من ديوان العموم بخصوص عقد الجمعية العمومية المركبة من أرباب الأسهم .

(٢٠) البند التاسع والثلاثين « نظامات العزيزية » .

(٢١) البند الحادى عشر نظامات المصرية .

(٢٢) نفسه ، البند الثانى عشر .

(٢٣) البند الحادى والعشرون .

(٢٤) ــ : البند الثالث والعشرون .

(٢٥) : ــ البند الثانى والعشرون .

هذه الاجراءات فى ضوء توافر خمسين حصة على الأقل فيمن يرشح نفسه لعضوية المجلس ، لاتباع ولاترهن مدة بقائه (٢٦) ٠

ولكن على الرغم من أن هذه الأمور نشير الى ثمة تطور فى حقوق الجمعية العمومية ، الا أن هذه الحقوق كانت منقوصة فى واقع التطبيق ، وقد أشارت لذلك بنود اللائحة ذاتها ، ففى حالة خلو الرئيس ، يكون تعيين بدله بمعرفة الحكومة المحلية (٢٧) ، ومن ثم جاء هذا التناقض الأول مع البند العشرين ، الذى كان يخولها حق انتخاب الأعضاء بما فيهم الرئيس ، أما البند الثانى والثلاثون من اللائحة ذاتها فقد بدا أشد ما يكون تناقضا مع سائر حقوقها ، ففيما عدا حالة خلو مكان العضو فقط وحق انتخاب بديله ، نص على أن « مجلس الادارة يفضل مركبا (يظل مشكلا) كما كان (أى فى الشركة المصرية فى سياحة السفن) من حضرات المؤسسين ، مدة الخمسة سنوات الأولى التى غايتها توتى ١٥٨٤ القبطى ، ولا يقبل منهم استعفاء فى هذه المدة ، ومن ابتداء توتى ١٥٨٥ (١٠ سبتمبر ١٨٦٨) يجرى العمل على مقتضى البند ٢٠ » (٢٨) ٠

وبموجب هذا البند أصبح نطاق اختصاصاتها فى انتخاب نائبيها أو ممثليها فى مجلس الادارة محدودا بحالة خلو العضو وبالوفاة فقط ولم يتم ذلك لاستمرارية الأعضاء بأكملهم طيلة الخمس سنوات الأولى ، وفى هذا لم ترق فى مستوى حقوقها هذه ، لجمعية عموم الشركة المجيدية فى عهد سعيد باشا التى امتلكت حق تعديل أعداد مجلس الادارة فجعلتهم أربعة فقط عدا الرئيس ، وضمنهم شخص أجنبى واحد ، بعد أن كان هذا المجلس من قبل اثنى عشر عضوا عدا الرئيس ونصفهم أجنبى ، وذلك باجتماعهم فى ٣٠ أبريل ١٨٦٠ (*) ، وقد تم ذلك فى تنسيق مع النهج السياسى بتصفية المساهمة الأجنبية ، ومتسقا مع كون الغالبية أصبحت مساهمة مصرية ٠

ويرجع تفسيرا لهذه الحقوق المنقوصة فى شركتى عهد اسماعيل باشا ، أن اللائحة الأساسية لكل من الشركتين المصرية ، العزيزية — كما هو واضح من الأوامر العالية بالتصديق — قد تم وضعهما بمعرفة المؤسسين ، وهؤلاء وضعوا نصوصا توافقهم ، بدلا من أن يمنحوا الجمعية

---

(٢٦) — : البند السادس والعشرون ، — البند الحادى عشر ، « نظامات المصرية » ٠

(٢٧) البند الخامس والعشرون نظامات العزيزية ، وسيتم مناقشة ذلك فى العنصر اللاحق « مجلس الادارة » ٠

(٢٨) نفسه ، البند الثانى والثلاثون ٠

(★) راجع ما سيتم تناوله فى العنصر اللاحق « تشكيل مجلس الادارة » ٠

العمومية تلك السلطات (٢٩) ، خاصة وأنه بموجب نفس البند الثانى والثلاثين جاءت استمرارية نفس الأعضاء العشرة « اسماعيل راغب باشا محمد شريف باشا ، نوبار باشا ، عبد اللطيف باشا ، أحمد طلعت باشا ، حسين شيرين باشا ، الخواجة أوبنهايم ، ادوار ديرفيو ، الخواجة مكسيموس سكاكينى ، سينادنيوه » فى ادارة الشركة المصرية ثم فى ادارة الشركة العزيزية الخمس سنوات الأولى ، حسبما كفلته لهم نصوص اللائحتين (٣٠) .

ففى الشركة المصرية قيدوا الجمعية العمومية بالانتظار خمسة عشر عاما لحين تغيير ثلث الأعضاء ، وفى العزيزية جعلوا هذا القيد لمدة خمس سنوات تنتهى فى توت ١٥٨٥/١٠ سبتمبر ١٨٦٨ ، ولذلك تم عقد اجتماعها العمومى « فوق العادة » بتاريخ الخميس ٢٦ ربيع أول ١٢٨٥ هـ/١٦ يولية ١٨٦٨ ـ بديوان الداخلية برأس التين ، وقد رأس هذا الاجتماع محمد شريف باشا ، وحضره نحو ١٩٤ شخصا حائزين أكثر من ١٦٥٠٠٠ حصة ، وقد سبق تناول أسماء حاضريه وحصصهم (*) .

وفى هذا الاجتماع زاولت الجمعية العمومية اختصاصاتها حسبما تنص اللوائح ، فقامت « بتشكيل قلم لهذه الاجراءات يضم كل من « السيد محمد الغريانى ، نقولا أفندى الحجار ، ثم الخواجة دافيدسون ، الخواجة جوارنيو بصفتهما ملاحظين لفرز تذاكر القرار ، دميان بك كاتب سر عربى ، الخواجة هيكالى كاتب سر فرنساوى » ، وفيه تم الادلاء بالأصوات ، وتم انتخاب مجلس الادارة المكون من اثنى عشر عضوا بما فيهم الرئيس الحائز على أعلى الأصوات وكان محمد شريف باشا ثم وكيله الذى يليه فى عدد الأصوات حافظ باشا (٣١) ، وهو المجلس الذى بدأ عمله فى غرة توت ١٥٨٥ / ١٠ سبتمبر ١٨٦٨ (**) ، أى زاولت حقها فى انتخاب مجلس الادارة فى هذا الاجتماع لأول مرة .

---

(٢٩) ـ راجع مقدمة الأمر العالى الصادر بتاريخ ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ نظامات المصرية .

ـ مقدمة الأمر العالى الصادر بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ نظامات العزيزية .

(٣٠) راجع ـ البند الأول من أمر رخصة الشركة المصرية .

ـ البند السادس نظامات الشركة العزيزية .

(*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « قيام البحرية التجارية » ـ بالاضافة الى الملحق الخاص بذلك فى هذا الكتاب .

(٣١) الوقائع المصرية : العدد (٢٢٥) بتاريخ ٢ جمادى الأولى ١٢٨٥ هـ/٢٠ أغسطس ١٨٦٨ .

(**) راجع ما سيتم تناوله فى العنصر اللاحق « تشكيل مجلس الادارة » .

وكانت مثل هذه القرارات تدون بدفتر خاص بالجمعية العمومية ، ثم كانت توضع أختامهم فى النهاية ، موضحين صيغة القرار الذى انتهوا اليه ، حتى يتحرر بذلك « لجهـــات الاقتضـــاء بالاجراء من الرئيس (للشركة) أو وكيله ٠٠ » (٣٢) ٠

وكانت اختصاصاتها تمتد لجوانب أخرى ، يسرى عليها ذات الاهتمام بالقيد ، اذ خولتها النظامات واجبات ، عبرت عنها لائحة الشركة المصرية فى البداية بالحدود ، فذكرت أن من حدود الجمعية العمومية أن تقدم لها الحسابات السنوية ، وأن تصدق عليها اذا وجدتهـا صـحيحة ، « ومن حدودها أيضا أن تتذاكر فى شأن المواد التى تكون بناء على طلب مجلس الادارة ، أو المخابرة فى جميع ما يتعلق بمصالح القومبانية ٠٠ ولها أن تعين مفتشين لفحص دفاتر القومبانية أو النظر فى ميزانيتها السنوية ، وأن تصدق عليها فى ثانى جمعية لأجل تبرئة ذمة المديرين » (٣٣) ٠

وهذه الاختصاصات أوضحتها قليلا نظم الشركة العزيزية فذكـرت أنه « فى آخر كل سنة حسابية للشركة ، يتحرر دفتر جرد عمومى بمعرفة وهمة مجلس الادارة ، وهذا الدفتر يعرض مع تقرير حركة ادارة الســنة على الجمعية العمومية لأجل التصديق » (٣٤) ، كما أنها « تسمع بتقرير مجلس الادارة فيما يتعلق بحركة أشغال الشركة وتصدق على الحسابات السنوية التى تتقدم لها ٠٠ بعد مراجعتها ٠٠ وتتداول فيما يطلبه مجلس الادارة من المواد المتعلقة بازدياد رأس مال الشركة عن القـــدر المحـدد وبالتعديلات التى يرام ادخالها فى النظامات بموافقة حدود الفرمانين (*) ، ٠٠ وحكمها نافذ فى جميع مايكون فيه الخير ٠٠ بشرط عدم الخروج عن نظـــامات الشركة وشروط الفرمانين ، ولهـــا أن تصرح لمجلس الادارة بالتفويضات الضرورية فيما لم يخطر بالبال من الأحوال » (٣٥) ٠

من ثم يمـــكن القول بأن هذه النصوص خولت الجمعية العموميـة سماع تقرير مجلس الادارة فيما يتعلق بحركة أشغال الشركة ثم التصديق على الحسابات الختاميـــة التى تقدم لها بعد مراجعتها ، كذلك التداول فيما يطلبه مجلس الادارة بشأن زيادة رأس المال عن القـــدر المحـدود ،

---

(٣٢) البند الثالث والأربعون ، نظامات العزيزية ٠

(٣٣) البندان الثامن والعشرون ، التاسع والعشرون « نظامات المصرية » ٠

(٣٤) البند الخامس والأربعون نظامات العزيزية ٠

(★) فرمان التصديق على قيام العزيزية ثم فرمان امتياز السكك الحديدية ٠

(٣٥) نص البند الحادى والأربعون نظامات العزيزية ٠

والتعديلات التى يرام ادخالها فى النظامات بموافقـــة حدود الفرمانات ، وأخيرا التصريح لمجلس الادارة بالتفويضات الضرورية فيما لم يخطر بالبال من الأحوال ٠

فبالنسبة للممارسة العملية لهذه النصوص ، فان الجمعية العمومية المؤلفة مناصفة بين الأجانب والمصريين فى الشركة المجيدية يرجح مزاولتها هذه الأمور ، وبعد انسحاب الغالبية من المساهمين الأجـانب ، أصبحت العناصر المتبقية هى المنوط بها مناقشة ذلك ، عدا زيادة رأس المال حيث وضح من تصفية المجيدية أن رأسمالها كان قد تم سداد دفعاته (*) ٠

أما فى عهد اسماعيل باشا ، وتمشيا مع الاستقرار الزمنى نسبيا لبعض العناصر الأجنبية من عهد سلفه ، وحدوث نوع من المعايشة مع بعض كبار الموظفين ، لذا جاءت الشركة المصرية فى سياحة السفن فى صورة شركة تضامن ، أى بين مؤسسيها ٠

ولما كان هذا النوع من الشركات يراعى فى تأسيسه الثقة فى علاقات الأشخاص ، من ثم جاءت نصوص لائحتها تنص على جواز انعقاد الجمعية العمومية من عشرة أشـــخاص حائزين لعشر رأس المال المدفوع (٣٦) ، ومن ثم أصبح مكفولا لمجلس الادارة الذى كان متألفا من العشرة المؤسسين ـ الستة المصريون والأربعة الأجانب حق عقد مثـــل هذا الاجتماع ، متى استوفوا العدد وعشر رأس المال ، وهذا لم يتم ازاء زيادات رأس المال والمساهمين قبل أبريل ١٨٦٤ الموعد السنوى للاجتماع ٠

وتجدر الاشارة فى هذا المجال الى أن الاجتماعات الدورية التى كان يحضرها المؤسسون ، وكانت تعنون « اجتماعات جمعية الشركة المصرية »

(★) ازاء عـــدم العثور على اللائحة الأساسية ، من ثم جاء هـــذا استنتاجا من مقارنة الوثائق ، حيث أفادت احداها سداد المالية ٣٨٥٠٠ قرش قيمة ١٠٠٠٠ فرنك حق المتوفى حنا أفندى قيس بالكومبانية مقابل اسهمه بالمجيدية ، أى أن كل ٣٨٥ قرش تعادل ١٠٠ فرنك ومن ثم ال ٥٠٠ فرنك قيمة الحصة فى رأسمال المجيدية ، كانت تعادل ١٩٢٥ قرش ، وهذه وردت فى مطالبات المساهمين عن قيمة حصصهم بالقرش المصرى ، فكانت ٣٨٣٤٦٠٠ قرش قيمة ١٩٩٢ سهم ، خاصة باسم الست هانم كريمة مرحوم سليمان أغا السلحدار وهكذا الآخرون ، والمرجح أن الحكومة اقترضت القرض الذى عرف بقرض المجيدية سدادا لذلك : ـ

ـ دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : محفظة (١) ماليات : ملف خاص سراكى مالية خاصة بالمساهمين بالقومبانية ١٨ ربيع أول ١٢٧٦ هـ/١٥ أكتوبر ١٨٥٩ ـ ٢٥ جمادى أول ٢٠ ديسمبر ١٨٥٩ وثائق متفرقة » ٠

ـ سجل م/٦/٤/٢ وارد مجيدية ، رقم ٩٧٥ بتاريخ ١٠ محرم ١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦٠) من المالية الى المجيدية ص : ٣ ٠

(٣٦) راجع تص البند العشرين « نظامات الشركة المصرية » ٠

كانت بالصفة الادارية للمديرين المؤسسين السابق ذكرهم (٣٧) ، وقد اختلطت فى مداولاتهم تبعا لذلك نظم الاشراف بين اختصاصات مجلس الادارة والجمعية العمومية ، حتى ان المؤسسين أنفسهم كانوا يبحثون أمر زيادة رأس المال وطرق تحصيله بعد مضاعفته من عشرين ألف حصـــه الى أربعين ألف حصة ، فى يوليو ١٨٦٣ ، ثم اقرارهم زيادته الى مائة ألف حصة (٣٨) فى نهاية العام ، وان كان قد استمر نفس الحق فى تمثيل الجمعية العمومية للأعضاء العشرة ، بعد اقدام الشركة على زيادة رأس المال التى واكبتها زيادة المكتتبين ، حيث لم توضـــع لائحة جديدة تبعـا لهذا التحول الى شركة توصية بالأسهم ، وهو التحول الذى كفلتــه نصوص قانون التجارة (*) ، وعدم مسئولية الموصين عن الخســـارة الغير واردة بموجب كفالة الربح المضمونة .

ومن ثم يمكن القول ان هذه الاجتماعات الدورية التى كانت تتم فى غالبيتها نصف شهرية أو شهرية وتعنون « جمعية حضرات المؤسسين » كانت تتفق مع طبيعة مسئولية المؤسسين ازاء كونهــم متضامنين حتى تجـاه الآخرين غير الممثلين فى الادارة وصفتهم موصون (٣٩) ، وطبيعة الاجتماعات هذه لاشك كانت تواكب مرحلة تحتــاج الى اقرار مشروعات متلاحقة ومناقشات ادارية مختلفة ، الى أن تستقر أمورها ، وحينئذ يتم عقد الجمعية العمومية فى هيئتها المكتملة التى كان محددا لها أبريل من كل عام (٤٠) ، وقد تستمر اجتماعاتها لعدة أيام .

ومع حلول شهر أبريل ١٨٦٤ رأى مجلس الادارة عدم امكانية عقد اجتماع الجمعية العمومية ، وحينئذ حرر اعلانه بأن يتم ذلك الاجتماع فى

---

(٣٧) على سبيل المثال : دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ١٦ بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) قرار جمعية القومبانية المصرية ، بتوقيعات المؤسسين واعتماد محمد حليم باشا .

(٣٨) ـ : وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٣٨٠ هـ (٢٢ أغسطس ١٨٦٣) قرار جمعية القومبانية المصرية .

(★) على الرغم من تفرقة البحوث الحاضرة بين شركات التضامن والتوصية البسيطة والتوصية بالأسهم ، الا ان نصوص قانون التجارة التى كان معمولا بها ، لم تورد ذات الفروق فذكر البند ٣١ « اذا وجد عدة شركاء متضامنين .. كلهم يديرون الشركة .. أو كان واحدا منهم يديرها على ذمة الجميع ، فالشركة تكون شركة تضامن بالنسبة لهم ، وشركة توصـــية بالنسبة لأرباب المال الخارجين عن ادارتهـــا » للمزيد : قانون التجارة (١٢٩٢ هـ) ص : ٧ .

(٣٩) عبر عن ذلك قانون التجارة بنص البند ٢٩ « شركة التوصية هى الشركة التى تعقد بين شريك واحد أو أكثر مسئولين ومتضامنين ، وبين شريك واحد أو أكثر أصحاب أموال فيها خارجين عن الادارة ويسمون موصين » ، المصدر نفسه ، ص : ٧ .

(٤٠) البند الثانى والعشرون « نظامات الشركة المصرية » .

٢٩ ربيع الأول ١٢٨١ هـ (أول سبتمبر ١٨٦٤) ، وهو الذى تقــرر مناظرته للأرباح التى تم صرفها عن العام المنتهى (٤١) ٠

ولما كان هذا الموعد (سبتمبر ١٨٦٤) لاحقا لصدور فرمان الشركة العزيزية (أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ / مايو ١٨٦٤) ، لذا يمكن القول انه لم تعقـد جمعيـــة عمومية للشركة المصرية ، ومن ثم سرت قرارات المؤسسين على الأطر المختلفة للشركة مجتمعة ، كذلك لم يشارك الآخرون فى وضع نظم الشركة العزيزية التى كانت تطويرا لنظم الشركة السابقة ٠

ومع جيئة العزيزية ، كان من الضرورى مطالعـة محاضر اجتماعات جمعيتها العمومية ، للوقوف على مهامها المتبقية بأمثلة لنوعياتها ، وذلك مما حوته تلك المحاضر ، عدا ما سبق ذكره عن انتخاب مجلس الادارة ٠

أولا : ففى اجتماع عقد بتاريخ ٣ صفر ١٢٨٤ هـ/٦ يونيه ١٨٦٧ ، حيث كان متبعا قراءة تقرير مجلس الادارة فى افتتاحية الاجتماع ، وقد قام بتلاوته شريف باشا ناظر الداخليـة ومدير عموم المدارس المصرية بالنيابة عن مجلس ادارة الشركة على الجمعية العموميـة ، وكان متضمنا ديباجة انشائية تحبذ ما اتخذه مجلس الادارة من اجراءات ، ثم يدافع عما أقدم عليه المجلس من ايقاف بعض خطوط سير السفن لعدم الجدوى التجـارية ، واضطراره للاقتراض للضرورة ثم عـرض تفصيلى لايرادات ومصروفات الشركة وصافى أرباحها ، ثم تناول الصعوبات التى تعترض مسيرتها مثل معوقات انشاء السكك الحديدية ، أو أن بعض المساهمين لم يدفعوا بقية الأقساط المستحق سدادها (٤٢) ٠

وفى اجتماع عقد بتاريخ ٩ شوال ١٢٨٤ هـ/٢ فبراير ١٨٦٨ ، كانت نقاط المداولة تدور فى ذات الأطر ، فالجمعية تستمع الى تقــرير مجلس الادارة ، وتطلع على ما يعرض عليها من حســابات العام المنتهى وتتشاور فى أمر معدن الفحم الكائن بسلانيك المعطى امتيـــازه للشركة بموجب الفرمان الهمايونى ، وكذلك انشاء خط وابورات فى النيل من المنيا الى أسوان ، ومن المنصورة الى دمياط (٤٣) ، وبعض الأمور الأخرى التى يرى المجلس ضرورة مناقشتها ٠

---

(٤١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٩ بالدار ، بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية العزيزية ٠

(٤٢) ــ (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٣ الوقائع المصرية ، ملف وابورات ، مستخرج من العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يونية ١٨٦٧ ٠

ــ امين سامى : مرجع سابق ، المجلد الثانى من الجزء الثالث ، ص : ٧١٢ ٠

(٤٣) دار الوثائق (دواوين الخدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، ملف ٦ قرار =

وكانت هذه الواجبات تخولها اياها وتنظمها لوائح الشركات ، ثم سلطة التصديق على الحسابات المقدمة ، وتعيينها مفتشين لفحص الدفاتر والميزانية والتصديق على تبرئة ذمة المديرين فى الاجتماع المقبل .

والملاحظ من هذه النصوص وجود سلطات واجبة التنفيذ ، وهو ماكان يتم ولكن بعد استقرار الرأى وعلى أثر المناقشات مع مجلس الادارة ، وكانت هذه المناقشات تقتصر على ما هو مدرج بمذكرة مجلس الادارة فقط ومن ثم حددت موضوعات المناقشة مسبقا .

الأمر الثانى : أن التصديق على الحسابات المقدمة ، كان يتم أثناء عقد الاجتماعات ، ولم تكن مدة الانعقاد كافية للمراجعة رغم نص لائحة العزيزية على أن التصديق بعد المراجعة (٤٤) ،والذى يرجح هذا الرأى هو أن الجمعية العمومية فى أعقاب تصديقها على الحسابات المقدمة فى اجتماع ٦ يونية ١٨٦٧ ، أحالت مراجعتها على قومسيون منتخب بمعرفتها مجانا ، وبعد المراجعة فى مدة ثلاثة أشهر يعرض تقرير لمجلس الادارة بما يرونه (٤٥) .

ثم جاء فى الاجتماع التالى المنعقد فى ٩ شوال ١٢٨٤ هـ ــ فبراير ١٨٦٨ من أمر هذا القومسيون « أنه رفعت المذكرة فى شأن القومسيون الذى كان تعين فى العام الماضى بمعرفة الجمعية العمومية للنظر فى حسابات القومبانية سنة ١٥٨٣ ، تسوت على تصديق الجمعية العمومية عليه . لعدم اجراء القومسيون مقتضى القرار ، ورأى الواضعون أسمائهم عدم اعتبار هذا القومسيون والاكتفاء بتصديقهم على حساب سنة ٨٢ والنظر فى حساب سنة ٨٣ (١٥٨٣) (٤٦) » .

وفى هذا الاجتماع اتبعت ذات النهج فصدقت على الايرادات والمصروفات والأرباح وناقشت أمورا أخرى أشير اليها ، ثم قامت بتشكيل قومسيونها من بضعة أشخاص للنظر فى حساب ١٥٨٣ على أن يكون

= صادر عن الجمعية العمومية فى انعقادها المنتهى ١١ شوال ١٢٨٤ هـ (فبراير ١٨٦٨) ، ص ــ ص : ١ ــ ٣ .
ــ أمين سامى : المرجع السابق ، مجلد ٣ من الجزء الثالث ، ص ــ ص : ٧٧٠ ــ ٧٧٢ .

(٤٤) البند (٤١) « نظامات الشركة العزيزية » .

(٤٥) دار الوثائق (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٣ وقائع ، ملف وابورات ، مستخرج من الوقائع المصرية العدد ١١٤ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يونية ١٨٦٧ ، وقد كان هذا القومسيون يتكون من السيد محمد الغريانى ، السيد مصطفى الطحان ، السيد ابراهيم جميعى ، الخواجة أميل سكاكينى ، الخواجة سيندرى كاربى ، الخواجة توريانس .

(٤٦) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من جزء ٣ ، ص : ٧٧١ .

قيامهم بذلك مجانا ، « وفى مدة لاتزيد عن شهر ، ويقـدموا ملاحظاتهم النافعة الى مجلس الادارة » (٤٧) ، وكان ضمن المستندات المطلوبة للجنة من ديوان العموم اجمالى كشـــوف الشركة الخاصـــة بالسفن والعمالة والمشحونات من بضائع وركاب وغيرها ، ولكن كما هو واضح فان عمل اللجنة كان مقتصرا على مراجعة الدفاتر المقدمة ، كما لم يكن قرار الجمعية العمومية ملزما للقومسيون المشكل للفحص حسبما أشارت الوثائق لعدم تقديمه نتيجة فحص الميزانية الأسبق ، كما أن اللجنة اللاحقة لم تقدم نتائجها الى مجلس الادارة ، وقبل هذا وذاك كانت التصديقات المسبقه أثناء الانعقاد على الحسابات ، والباعث على ذلك تلك العلاقة القائمة على الثقة ، لوجود طبقات الذوات وأصحاب المناصب العليا فى مجلس الادارة ، وكما سبق القول فان هذا الأمر كان يوافق شركات التضامن أكثر منـه فى شركات المساهمـــة الكبرى ، اذ قد تحجب عن الجمعية العموميـــة أو القومسيون بعض تفاصيل مخالفـــات المطابقـة بين الدفاتر والواقع الفعلى .

ويرجح ، أنه لم يكن هذا الأمر بخاف على ديوان العموم الذى يزاول هذه المهام أمام مجلس الادارة من ثم حدثت مخالفات أفصحت عنها مواجهة صفر باشا وكيل عموم العزيزية والمفوض من مجلس الادارة ، حين سأل دميان بك محاسبجى الشركة فى ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) عما يلى :

« أنه لدى ممارسة أشـغال القومبانية علم أنه فضلا عن عدم وجود نقود بخزينتها .. وأن الاجراءات التى حصلت فى سير هذه المصلحة هى بخلاف نص النظامات من جملة وجوه .. وفى نص النظامات أن يتقـدم سنوى دفتر جرد يحتوى كافة الموجودات وما صار ذلك ، لأنه لو حصل الجرد الحقيقى لكان ظهر ما عليه سير المصلحة فى حال عرض الحساب على جمعية المساهمين وكان يصير التيقظ لما به يحسن سيرها .. » (٤٨) .

وتمضى الوثيقة ذاتها فى القول بأن حساب السنوات بالدفاتر يصير تقديمه عن السنوات السابقة بعد مضى فترة للجمعية العمومية ، والأرباح

---

(٤٧) نفسه ، ص : ٧٧٢ ، وكان أعضاء القومسيون « على حسيب بك ، السيد يوسف عبد الفتاح ، السيد محمود العطار ، الخواجة دسكوريج الخواجة بى بندليرى » .

ـ دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، ملف ٦ قرار صادر عن الجمعية العمومية المنتهى اجتماعها ١١ شوال ١٢٨٤ هـ (فبراير ١٦٦٨) ، ص : ١ .

(٤٨) راجع ما سبق تناوله فى « قيام البحرية التجارية » ، ثم فى « المؤسسون والمساهمون .. العزيزية » . فى الرسالة الجامعية غير المنشورة للمؤلف بجامعة عين شمس .

كانت تؤخذ من عين رأسمال الشركة ، ولا يتم تقديم الحقيقة ، وهذا مبنى على التساهل (٤٩) ٠

وفى هذا المجال أنتقصت صلاحيات متابعة الجمعية العمومية لحقيقة حركة رؤوس أموالها ، وذلك تبعا لما يمكن اجماله فى عدة نقـــاط : فى مقدمتهـا : طبيعة العلاقة التى عبرت عنها النظـامات بالحدود الممنـوحة للجمعية العمومية واقتصار مناقشاتها على ما يطلبه مجلس الادارة ، وقد يكون هذا الاطار متفقا مع طبيعة التفويض لمجلس الادارة فى مثـــل هذه الشركات ، لكن قلل من فاعلية مهام الجمعية العمومية الرقابية أو المحاسبية ان جاز التعبير ، عدم دقة الحسابات المقدمة من ديوان العموم للجمعية عن طريق مجلس الادارة ، وزاد من خطورة هذا المسلك عدم وجود التزام من قبل اللجـان المشكلة للفحص من جانب الجمعية العموميـــة فى بعض السنوات ، كما أن ملاحظاتها تعرض لمجلس الادارة ذاته فى البعض الآخر ، وهذه كانت تجىء مهامها فى أعقاب التصديق المسبق من الجمعية العمومية باعتمادها ماتم تقديمه دون فحص كاف ، أو بالأحـــرى دون وقوف على الحقائق كاملة ، ومن المرجح أنه من العوامل التى ساعدت على ذلك ، كفالة الربح التى ضمنتها الحكومة ، فهى الحد الأدنى الذى يمـكن تقديمـــه للمساهمين ، وهو السلاح الذى تحتمى به الادارة فى مواجهـــة الخسارة أو غيرها ٠

وبالطبع ، فان مسيرة علاقة هذا شأنها ، كان من الطبيعى أن تظهر حقائقها ولو بعد حين ، ففى الاجتماع الأسـبق ٦ يونيـة ١٨٦٧ أشـــار شريف باشا لأقاويل صـــدرت فى هذا الشأن بقوله « ٠٠ قد صـــدرت الأقاويل ممن لادراية لهم بحقائق الأمور ٠٠ أيهـــا الســادة الحاضرون ان مجلس الادارة ، ما رأى لايقا (لائقا) بقدره أن يعتنى بتلك الأقاويل الفاسدة ، ولا أراد الاجـــابة عن هذه الأراجيف الباطلة ٠٠ » (٥٠) ، ومع توالى ظهور حقائق أخرى منها عدم كفاية أرباح ميزانيتـــه ١٥٨٤ للنسبة المكفولة (٥١) ، حدث شكل من فقد الثقة فى استمرارية الشركة رغم انتخاب مجلس ادارة جديد ، لذا يرجح أن تعاقب ظهور هذه الحقائق للجمعية العمومية ، كان من أهـم البواعث على أنه حين « طلب المجلس

---

(٤٩) نفسه ٠

(٥٠) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٣ ملف وابورات : مستخرج الوقائع المصرية العدد ١١٤ بتاريخ ١٧ يونية ١٨٦٧ ٠

(٥١) المصدر نفسه (دواوين الخدمات ــ محافظ عزيزية) : محفظة ٤٧ مؤسسين العزيزية الملف ٦ الجمعية العمومية ، مذكرة الجمعية العمومية المنعقدة بديوان الداخلية بالمحروسة يوم الثلاثاء ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ/٢٢ مارس ١٨٧٠ ٠

أن تعطى اليه رخصة من الجمعية المشار اليها - فى اجتماعها ٢٠ الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ - بطلب نقود من حضرات المساهمين لادارة حركة الشركة ، صـــدر قرار الجمعية بعدم التسليم للمجلس فى ذلك ، بل طلبت أن المجلس يتداول مع الحكومة المصرية فى أعمال شروط تنازل يعود منها المنفعة للعموم ، ويقدم المشروع الذى يجريه عن ذلك فى جمعية عمومية تنعقد فوق العادة .. » (٥٢) ، على الرغـم من أن تلك المطلوبات كانت من أقساط رأس المال المستحقة .

وفى اجتماعهـا المنعقد بالاســـكندرية يوم الخميس ٢٨ محــــرم ١٢٨٧ هـ / ٢٨ ابريل ١٨٧٠ تحت رياسة محمد شريف باشـــا ناظـر الداخلية والرئيس المؤسس للشركة (*) العزيزية فى مقر ديوان الداخلية بالاسكندرية ، تمت موافقة الجمعية على شروط التنازل (٥٣) ، وهى التى صدر فى أعقابها الأمر الخديوى للمالية فى غـرة صفر ١٢٨٧ (٣ مايو ١٨٧٠) بقبوله تنـــازل الشركة للحكومة المصرية ، لتبدأ بعدئذ المصلحة الحكومية « مصلحة وابورات البوستة الخديوية » ، التى لم يكن بهـــا جمعية عمومية تبعا لطبيعة ملكيتها للميرى .

---

(٥٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - محافظ عزيزية) : محفظة حجج شرعية ١٨٦٣ - ١٨٨٤ ملف مكاتبات ادارية ، مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ من محمد شريف باشا الى وكيل مجلس ادارة العزيزية .

(*) أى من بين المؤسسين .

(٥٣) وادى النيل : العدد ٩ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٥ صفر ١٢٨٧ هـ/٦ مايو ١٨٧٠ .

ثانيا : مجلس الادارة

هو المنوط به ادارة سائر أمور الشركة ، وهو يعتبر فى هذا الشأن صاحب المسئولية الأولى أمام الجمعية العموميـــة ، والسلطة الأعلى فى الادارة ، وكان يتكون من رئيس وعدد من الأعضـــاء ، اختلفت أعدادهم وأشخاصهم تبعا لسيرة البحرية التجارية المصرية فى فتراتها الزمنيـــة المختلفة ، وقد لازمت ظروف تشكيله ظروف تاريخية تختلف فى كل فترة عن الأخرى ، مثلما اختلفت ممارسات التطبيق ، وهو ما يتم تناوله فى العرض التالى :

(أ) تشكيل المجلس : ١ ـ رئيس مجلس الادارة :

هو المسئول الأول فى ادارة الشركة ، وتصبح القرارات ســـارية المفعول بموجب اعتماده لها أو ممن يفوضـــه فى ذلك نيابة عنه ، وهو المسئول الأول عن الشركة أمام الجمعية العمومية والحكومة ، كما يرأس اجتماعات مجلس الادارة وجلسات الجمعية العمومية ، وكان يشار اليه كرئيس للشركة أو رئيس المجلس ، وفى البداية كان يتم تعيينه من قبل الباشا ، وكان المتبع فيمن يشغل هذا المنصب ، أن يكون أحـد الذوات المنتمين للأسرة الحاكمة ، وبمضى الوقت تم النص ـ فى عهد اســـماعيل باشا ـ على اختياره من بين الحائزين لخمسين حصة على الأقل لاتبـاع ولاترهن مدة بقائه ، وأن يكون حاصلا على أعلى الأصـوات من الجمعية العموميـــة .

ففى بدايات البحرية التجارية المصرية ـ فى عهد سعيد باشا ـ كان المتبع هو تعيين رئيس الشركة ، وكان يشار اليه هكذا أحيانا ، أو رئيس مجلس الادارة فى أحيان أخرى ، وقد (٥٤) استمر مصطفى فاضل باشا

(٥٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٧ صادر عربى قلم ادارة المدير ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى حسين افندى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ١ .

شـــاغلا لهذا المنصب طيلة فترة المجيدية ، وان كان قد اضطر لتقديم استقالته فى ١٧ شعبان ١٢٧٦ هـ / ٩ مارس ١٨٦٠ (٥٥) ، ويرجع عدم قبولها حيث انه رأس اجتماع الجمعية العمومية فى ٣٠ أبريل ١٨٦٠(٥٦)، وفى هذا الاجتماع تم تغيير مجلس الادارة ، فتم اختيار أعضاء المجلس الجديد تحت رئاسته (٥٧) ، واستمر كذلك الى أن تم تصـفية الشركة وتحويلها لمصلحة ميرية ، وعلى أثر هذا التحول تم حل مجلس الادارة ، وأصبح بدلا منه المسمى الجديد « مدير الوابورات » وشغل هذا المنصب « عبد الرحمن بك رشدى » ، الذى كان يطلق عليه فى بعض الأحيـــان « مديـر الوابورات الميرية فى البحـــر الأحمـــر » أو « ناظر الوابورات بالسويس » (٥٨) ٠

ولما كان شاغل هذا المنصب معينا من الوالى ، من ثم لم يخضـــع لانتخابات الجمعية العمومية ، كما هو واضح من اجتماعها فى ٣٠ ابريل ١٨٦٠ ، الذى تمت فيه تعديلات انتخاب الأعضاء فقط ، فى ظل استمرار رئاسة مصطفى فاضل باشا ٠

ويبدو أن نفس الشىء اتبعه اسماعيل باشا ، خاصة فى البدايات مع قيام الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية حين كانت تحت التأسيس فأصـــدر أمره فى ٥ ذى الحجة ١٢٧٩ (٢٤ مايـو ١٨٦٣) موجهـــا الى عبد الحليم باشا ذاكرا به « وأن تكون تلك القومبانيـــة تحت رياســة دولتكم » (٥٩) ، دون تحديد لمدة توليه ٠

وعلى اثر تحول الشركة المصرية الى العزيزية ، تم اجـراء تعـــديلات

---

(٥٥) ـ : محفظة ٣ مكاتبات مجلس ادارة القومبانية المجيدية :
Douc, No 383, Le Prinse Prisdent du le Conseil d'Administration de la Medjedia les Admtnistrateurs, Alexandrie 9 Marce 1860.

(٥٦) ـ : سجل م/٦/١/٧ صادر عربى ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى مذكورين ناظر المالية ، محافظ الاسكندرية وآخرون ، ص ـ ص : ١ ـ ٤ ٠

(٥٧) ـ : سجل م/٦/٤/٣ صادر عربى الادارة رقم ١١ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ (٢ مايو ١٨٦٠) من المدير السلف ديرنبو الى الوكلاء بالمحروسة ، ص : ٣ ٠

(٥٨) ـ : سجل م/٦/١/٥ ، صادر عربى أفرنكى الادارة ، بتاريخ ٢٤ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) من مدير الوابورات الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٤٥٣ ٠

ـ (ديوان معية) : دفتر ٥٢٩ صادر أوامر ، قسم ثان ، سايرة بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) أمر صادر الى عبد الرحمن رشدى ناظر الوابورات وآخرين ، ص : ١٩ ٠

ـ محفظة ١٠٢ تراجم دفاتر ، ملف ٤١ ، ترجمة أمر رقم ٥٢٣ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) الى عبد الرحمن رشدى مدير الوابورات الميرية فى البحر الأحمر ٠

(٥٩) راجع « المقدمة » « نظامنامه القومبانية العزيزية » ٠

تضمنتها نصوص النظامنامه جاء ما يتصل منها برئيس المجلس فى البند العشرين ، الذى أشار الى أن « ادارة الشركة تكون بمعرفة مجلس ادارة تشكله الجمعية العمومية ·· بما فيهم الرئيس ·· » (٦٠) ثم جاء فى البند الرابع والعشرين ما يؤكد أن « رياسة مجلس الادارة تكون لرئيس القومبانية أو لوكيله ·· » (٦١) ، ولكن ذكر البند الثانى والثلاثون أن الجمعية العمومية تنتخب أعضاء المجلس بما فيهم الرئيس بعد مضى الخمس سنوات الأولى (٦٢) ·

وعلى الرغم من هذه التعديلات ، فانه لم تمتد للرئيس انتخابات الجمعية العمومية فى حالة خلوه ، وهذا ما يجب أن يكون ، وانما استمر تعيينه من قبل الحكومة حسبما نص على ذلك البند الخامس والعشرون « اذا انحل محل (أخلى المنصب) الرئيس فتنصيب بدله يكون بمعرفة الحكومة المحلية » (٦٣) ، وبموجب هذا النص أضيفت صفة الشرعية على تدخل الباشا ، ولهذا النص أهميته فى حرص الحكومة على تعيين قمة الرموز الادارية فى هذه الشركات ، فى وقت مشاركة الأجانب فى الادارة ، وما قد يترتب دون هذا النص ـ من تبوأ أحدهم للرئاسة ، ومن المرجح أنه تبعا لهذا النص كان اقدام الخديوى اسماعيل على تعيين اسماعيل راغب باشا رئيسا للشركة العزيزية بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (٢٧ ديسمبر ١٨٦٤) ، بدلا من عبد الحليم باشا (٦٤) ، الذى قدم استقالته وتمت موافقة الخديوى عليها ، الأمر الذى يؤكد حرص الحكومة على أن يكون شغل هذا المنصب من الاجراءات السيادية ·

وعلى هذا الأساس كانت تحدث ثمة تغييرات يتساءل عنها أرباب الحصص فى الجمعية العمومية ، من ذلك ما تم فى تغيب اسماعيل راغب باشا ، وتولية محمد شريف باشا رئاسة القومبانية بالنيابة ، وتساءل عن ذلك الخواجه بياته فى الجمعية العمومية المنعقدة ٣٠ بشنس ١٥٨٣ (٦ يونيه ١٨٦٧) (٦٥) ، ولكن يبدو أن ذلك كان اجراء مؤقتا حيث ورد فى تاريخ لاحق بالوقائع المصرية ، فى غرة ذى القعدة ١٢٨٤ هـ / ٢٤ فبراير ١٨٦٨ ، ما يفيد عقد الجمعية تحت رئاسة « حضرة سعادتلو راغب باشا

---

(٦٠) المصدر نفسه ·

(٦١) نفسه : نص البند ·

(٦٢) ـ : نص البند ·

(٦٣) ـ : نص البند ·

(٦٤) دار الوثائق القومية (محفوظات العزيزية) : « أمر عالى الى اسماعيل راغب باشا » ·

(٦٥) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٣ الوقائع ، ملف وابورات ، مستخرج من الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يونية ١٨٦٧ ·

وأنها امتدت ثلاثة أيام .. وفى طيه تقرير مجلس الادارة الذى تلاه سعادة الباشا فى ٩ شوال ١٢٨٤ هـ (٤ فبراير ١٨٦٨) (٦٦) ، الى أن يتم عقد الجمعية العمومية ، لاختيار مجلس الادارة الجديد بعد مضى الخمس سنوات الأولى ، فعقدت اجتماعها بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٥ هـ / ١٦ يوليه ١٨٦٨ ، الذى تم فيه انتخاب شريف باشا رئيسا بعد حصوله على أعلى الأصوات (٦٧) .

وبموجب هذا الاجتماع تم تطبيق بنود النظامنامه فى انتخاب الرئيس ، ولكن لم يستمر الوضع طويلا حيث انتهت فترة هذا الرئيس والمجلس بانتهاء الشركة العزيزية مايو ١٨٧٠ ، ولما كان يعين الرئيس وكيلا من المنتخبين ، فقد رافق شريف باشا وكيلا فى ذلك المجلس حافظ باشا بالنيابة عن الشركة فى « المداولة مع الحكومة فى الطرق المقتضى اتخاذها ، حيث ان القومبانية غير مأمول تحسين سيرها » (٦٨) وهو الأمر الذى انتهى بأيلولتها للميرى ، وبدء صفحة جديدة من اشراف الميرى على « مصلحة وابورات البوستة الخديوية بموجب الأمر العالى الصادر غرة صفر ١٢٨٧ هـ (٢ مايو ١٨٧٠) .

ومع جيئة هذه المصلحة الحكومية ، انتهى مسمى مجلس الادارة ، ولم يوجد بالطبع رئيسه ، حيث العلاقة فى اطار الوظيفة الحكومية هى سمة الادارة الجديدة ، وكان من أهم من تولوها « مصطفى العرب باشا » (٦٩) .

---

(٦٦) أمين سامى : تقويم النيل المجلد الثانى من الجزء الثالث ص : ٧٧٠ عن الوقائع المصرية العدد ١٨١ بتاريخ غرة ذى القعدة ١٢٨٤ هـ الموافق ٢٤ فبراير ١٨٦٨ .

(٦٧) الوقائع المصرية : العدد (٢٢٥) بتاريخ ٢ جمادى الأول ١٢٨٥ هـ/٢٠ اغسطس ١٨٦٨ .

(٦٨) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية (١٢٨٦ هـ) ، قرار مجلس ادارة القومبانية المنعقدة بديوان الداخلية يوم السبت ٢ شعبان ١٢٨٦ هـ (٧ نوفمبر ١٨٦٩) .

(٦٩) مصطفى العرب باشا (١٢٢٩ هـ/١٨١٣ م ـ ١٣٠٣ هـ/١٨٨٥) : ابن السيد على المصرى ، ولد فى بلدة ديركى بالمنوفية ، تلقى العلم فى مدارس الحكومة ، وتخرج من مدرسة البحرية ١٨٢٩ ، والتحق بالفرقاطة فوة ثم فرقاطة رشيد ، ثم رقى ملازما ثانى بقرويت « تمساح » سنة ١٨٣٢ ، وصار يترقى الى أن نال رتبة القائمقام ١٨٦٢ ، وعين قبطانا للدارعة « الابراهيمية » التى سميت شيرجهاد ، وسافر الى فرنسا ودار حول الرجاء الصالح ، وبعد توليه مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، أحيلت عليه وكالة البحرية ثم أحيل للمعاش وتولى الوكالة ثانية ثم أحيل الى المعاش سنة ١٨٨٤ بعد أن نال رتبة الفريق وتوفى فى العام التالى .

ـ زكى محمد مجاهد : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص : ٥٧ ، وسيتم تناول المزيد عن ذلك فى العنصر الخاص « ادارة ديوان العموم »

٢ ـ أعضاء مجلس الادارة :

أما بالنسبة لأعضاء مجلس الادارة فانه على الرغم من أن سعيد باشا قام بتعيينهم فى البداية لادارة شركة بوإخر البحر الأحمر « بواخر السويس » فى الفترة السابقة على المجيدية ، فان ذلك كان مرجعه تكوين لجنة تدير نشاطها ، وضمت هذه اللجنة التى أطلق عليها « قومسيون » كل من « حسين كامى بك ، مدير الشرقية السابق ، والذى عمل وكيلا لديوان المالية فى عهد سعيد باشا » (٧٠) ، حسين فوزى من الميرى « المستودعين » ، مهدى بك (ناظر الانجرارية فيما بعد) ، مختار بك اسماعيل فوزى بك ، نوبار بك (٧١) ، ثم استبدل مهدى بك ، بعبد الله بك مدير المرورية السابق (٧٢) ٠

وبعد تأسيس المجيدية أصبح مجلس ادارتها يضم كل من نوبار بك (باشا) نائبا للرئيس ، عبد الله بك ، حسين كامى بك ، اسماعيل فوزى بك ، مختار بك ، سعيد أفندى ، ومن الأجانب (*) المسيو باسترى Pastré ، المسيو رويسنرز Ruysseneârs قنصل هولندا العام ، هوج ثيربورن Huge — Thurburn ، المسيو دومريكو Dumericher ، المسيو زكالى Zaccali (تاجر بالاسكندرية) ، والمسيوليفى (٧٣) ٠

---

(٧٠) د٠ على بركات : مرجع سابق ، ص : ١٨٥ ٠

(٧١) دار الوثائق القومية (ديوان معية تركى) : دفتر ٥٠٤ صادر أوامر تركى ، ترجمة أمر رقم ٤٤٤ للمالية ، ص : ٩٠ ٠

(٧٢) المصدر نفسه ، أمر كريم رقم ٦٠٧ الى المالية ، ص : ١٣ ٠

(*) كان باسترى تاجرا فرنسيا ، واحد مأمورى بنك الاسكندرية ١٨٤٢ الذى انشأه محمد على ، وازداد نفوذه فى عهد اسماعيل حيث أصبح مدير البنك الانجليزى مصرى ونائبه فى مصالحه بفرنسا ، أما رويسنرز فقد سبق القول انه كان من مالكى امتياز الملاحة النيلية (الانجرارية) ، ومن الشخصيات القنصلية التى لعبت دورا هاما فى تاريخ قناة السويس وقد وافق سعيد باشا على ترشيح دى لسبس له كوكيل أعلى لشركة القناة بتاريخ ٣٠ أبريل ١٨٥٥ ، وشغل هذا المنصب بصفة أساسية بعد تأسيسها بيومين فى ١٧ ديسمبر ١٨٥٨ ، وعين فى ديسمبر ١٨٦١ نائبا لرئيسها ، بينما كان جورج ثيربون تاجرا انجليزيا وقد كان أحد أعضاء السلك القنصلى البريطانى ، وقد أخذ مع باسترى فى جس النبض عام ١٨٥٩ ازاء امكانية شراء السكك الحديدية المصرية برأس مال فرنسى انجليزى ٠

ـ د٠ أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٢٢١ ، ٢٢٢ ٠

ـ جون مارلو : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٣٤ ، ٢٣٣ ، ـ د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ، ج ١ ، ص ، ص : ٤٧٧ ، ٤٩٥ ٠

(٧٣) ـ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص : ٣٦٣ ، ـ عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، ج ١ ، ص : ٤٠ ٠

ولما كانت أوامر سعيد باشا قد صدرت بشراء الشركة « الأسهم التى للاوربيين على ذمة الحكومة » التى حدثت فى أعقاب حركة استرداد أسهمهم ، ومن ثم أثر ذلك على أعدادهم فى الجمعية العمومية ، ولذا اتخذت الجمعية العمومية قرارها فى الاجتماع المنعقد بالاسكندرية فى ٣٠ أبريل ١٨٦٠ « بأن يكون مجلس ادارة الكومبانية لا يتكون من الآن الا من سعادة الريس مصطفى فاضل باشا ، وأربعة أعضاء يصير انتخاب الناظر منهم ، وهؤلاء الأربعة هم ، حضرات نوبار بك ، عبد الله بك ، الخواجه ديرفيو ، عبد الرحمن بك رشدى » وهذا الأخير شغل منصب مديرها منذئذ بدلا من ديرفيو ، وهذا المنصب هو ماعبرت عنه الوثائق مجازا الناظر (٧٤) ، وهذا يعني نظارة العموم وليس بالطبع شغلا للرئاسة العليا كما ذكر البعض (٧٥) .

وبعد تأسيس الشركة المصرية فى سياحة السفن التجارية ، وحسبما أشير الى انها « قومبانية (شركة) المؤسسين (٧٦) ، التى وضعت « تحت رئاسة سعادة الجناب العظيم عبد الحليم باشا » (٧٧) ، وعلى هذا الأساس صدر الأمر العالى موجها اليه كرئيس للشركة ، وأشارت النظامنامه الى أن ادارتها من المؤسسين فى مدة محددة .

وقد ذكرت لائحة الشركة ، « أنه الآن ينبغى أن تكون ادارة الشركة بمعرفة مجلس يركب من عشرة أعضاء ، وهؤلاء هم المؤسسون المديرون لها .. » (٧٨) ، وكان هؤلاء العشرة من غالبية مصرية ثم أجانب « اسماعيل راغب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا ، عبد اللطيف باشا ، طلعت أحمد باشا ، حسين شيرين باشا ، ومن الأجانب الخواجة أوبنهايم ، ادوار ديرفيو ، مكسيموس سكاكينى ، زن سينادنيوه (٧٩) ، وكما هو ملاحظ عضوية كل من نوبار بك (باشا) ، ادوار ديرفيو ، وهما اللذان كانا فى مجلس ادارة الشركة المجيدية السابقة ، واشترط لعضوية المجلس امتلاك خمسين حصة لا تباع ولا ترهن مدة بقائهم بالمجلس(٨٠) ، وقد أشارت نظم الشركة الى أن هؤلاء العشرة ، هم المديرون لها مدة

---

(٧٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٧ ص ١ بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى سعيد بك ناظر الامرارية وآخرون .

(٧٥) د. سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص : ١٥ .

(٧٦) راجع المقدمة من « نظامات القومبانية المصرية فى سياحة السفن التجارية » .

(٧٧) المصدر نفسه ، المقدمة والبند الأول .

(٧٨) ـ : البند الحادى عشر .

(٧٩) البند الأول من تصديق رخصة القومبانية المصرية .

(٨٠) البند الحادى عشر ، نظامات القومبانية المصرية .

الخمسة عشر سنة الأولى ، وبعد انتهائها يتعين بقدر ثلث العشرة المشار عنهم ٠٠ بمعرفة مجلس أرباب الحصص والثلث ٠٠ بهذه الحالة يصير انضمامه الى الثلثين الباقيين في ذاك المجلس مدة خمس سنوات ، وبعد انتهائها ينضم ٠٠ ثلث آخر بذاك الانتخاب (أى مجلس الادارة) عوضا عن أحد الثلثين الباقيين مدى خمس سنين أيضا ، وبعد انتهائها ينضم عوض الثلث الباقى ٠٠ بمدة الخمس سنوات الأخيرة ، أما اذا كان مجلس أرباب الحصص المحكي عنه ، بعد الخمس عشر سنة الأولى ، يريد ابقاء المجلس الذى من الابتداء ، دون تعيين ذاك الثلث منهم فى كل خمس سنوات ، كما ذكر من الخمس عشر سنة الباقية ، فلا يكون فى ذلك مانع ٠٠ » (٨١) ٠

أما « اذا حصل خلو محل (مكان) فى مجلس الادارة ، بمناسبة استعفاء أو وفاة أحد الأعضاء فيتعين بدله مؤقتا بمعرفة المجلس المشار اليه (مجلس الادارة) ، حتى تنعقد الجمعية العمومية الآتية (القادمة) ، والمديريون الذين يتعينون بهذا الوجه ، لايمكثون فى تلك الوظيفة الا الزمن الباقى من دور أسلافهم » (٨٢) ، ولم تستمر هذه النصوص لأكثر من عام وهى فترة وجود الشركة المصرية فى سياحة السفن حولت بعدها للشركة العزيزية ٠

ولما كانت العزيزية تحولا أو تطورا للشركة السابقة لهـا ، من ثم استمر بها نفس أعضاء مجلس الادارة السابق ، مع بعض اجراءات ، عبرت عنها نظامات العزيزية بأنها « تنقيح وتعديل » (٨٣) ، وكانت هذه التعديلات حسبما أشير لها « مجلس الادارة تشكله الجمعية العمومية من اثنى عشر أعضاء مديرين بما فيهم الرئيس والوكيل ، بشرط أن تكون أغلب الأعضاء من رعايا وتبعة الحكومة المصرية » (٨٤) ، وان كانت هذه الغالبية قد روعيت دون ورود نص فى لائحة الشركة السابقة ٠

أما اذا انحل محل « أخلى منصب » الرئيس ، فتنصيب بدله يكون بمعرفة الحكومة المحلية » (٨٥) ، وبموجب هذا النص أصبح تدخل الوالى بموجب النصوص أو لنقل ــ مجــازا ــ « سلطته سيادية » ، بموجب نصوص اللائحة » ، ولاشك أنها كفلت واجهة قانونية لتدخل اسماعيل باشا فى تعيينه اسماعيل راغب من بين أعضاء المجلس ، رئيسا للشركة

---

(٨١) راجع : نص البند الحادى عشر من « نظامات القومبانية المصرية ٠٠ » ٠
(٨٢) نفسه : البند الثانى عشر ٠
(٨٣) المقدمة من « نظامات الشركة العزيزية » ٠
(٨٤) نفسه : البند العشرون ٠
(٨٥) ــ : البند الخامس والعشرون ٠

العزيزية ، وخلفا لعبد الحليم باشا الذى قبلت استقالته فى ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ / (ديسمبر ١٨٦٤) .

وفيما يتصل بهؤلاء الأعضاء واختيارهم فى حالة الخلو ، كان النص على اختيار مجلس الادارة لمن يشغل المكان الخالى لحين عقد الجمعية العمومية (٨٦) ، أما ما اتصل بهم من التعديلات فقد تضمنتها عدة بنود ، حيث نص البند الحادى والعشرون على أنه « فى كل ثلاثة سنين يجرى تغيير ثلاثة من أعضاء المجلس المذكور بما فيهم الوكيل ، ويكون تغييرهم بالقرعة من بين الأعضاء الموجودين ، والذين يدخلون بدلهم بانتخاب الجمعية العمومية .. » (٨٧) مع النص على غلبة العنصر المحلى واشتراط الحصص الخمسين التى لا تباع ولا ترهن (٨٨) طيلة مدة بقاء العضو بالمجلس ، ثم يشير بند آخر الى جواز ابقاء الجمعية العمومية لأعضاء المجلس على ما هو عليه ، فى أى مدة كانت بدون تغيير (٨٩) .

وقد يبدو من هذه النصوص أن تطورا قد طرأ على الادارة ، ولكنه كان فى الواقع ايجابيا فى جانب وسلبيا فى جانب آخر ، ففى اطار الايجابيات يبدو التطور من حيث النص على غلبة العنصر المحلى ، حيث كان ذلك متسقا مع واقع ظروف المساهمات بين الفئات المصرية والأجنبية ، والمجلس بهذه الصورة يحقق تمثيل الجانبين ، اما اذا كان مصريا خالصا ، فانه لاشك سيكون مدعاة لعدم استقطاب المال الأجنبى ، كما لايفيد من بعض الخبرات الأجنبية .

أما احتفاظ محمد سعيد باشا ومن بعده اسماعيل باشا بحق تعيين رئيس الشركة ، وان كانت نظامات العزيزية قد قصرته على حالة الخلو ، فانها لم تحدد هذا التعيين لأى فترة ، وان كان مرجحا لأقرب انتخابات عمومية حسب اللائحة ، وقد يكون تفسير ذلك عدة أمور ، فهو اما حرصا من الحاكم على الاستئثار برمز سيادى ، واما أن الباعث عدم الاستيعاب الكامل لنظم ديمقراطية ادارة هذه الشركات لحداثة التجربة ، أو لأن المجتمع كان يزخر بالتغيرات .

أما بالنسبة للجانب السلبى فقد بدا فى تضارب النظم ، فانه على الرغم من النصوص التى منحت الجمعية العمومية حق انتخاب اثنى عشر عضوا لمجلس الادارة بما فيهم الرئيس ، الا أنه قد جاء بلائحة الشركة

---

(٨٦) راجع نص البند الثالث والعشرون من « نظامات الشركة العزيزية » .
(٨٧) نفسه ، البند الحادى والعشرون .
(٨٨) ـ : البند السادس والعشرون .
(٨٩) ـ : البند الثانى والعشرون .

العزيزية ذاتها ، نص يسحب كل ما ذكر ، وهو ما تضمنه البند الثانى والثلاثين كما يلى « مجلس الادارة يفضل مركبا (يظل مشكلا) كما كان من حضرات المؤسسين مدة الخمس سنوات الأولى التى غايتها توت ١٥٨٤ القبطى ، ولا يقبل منهم استعفاء فى هذه المدة ، ومن ابتداء توت ١٥٨٥ (١٠ سبتمبر ١٨٦٨) يجرى العمل على مقتضى البند ٢٠ » (٩٠) ، وهذا البند العشرون المشار اليه ، ينص على انتخاب المجلس من اثنى عشر عضوا بما فيهم الرئيس (٩١) ، ويتم ذلك اعتبارا من سبتمبر ١٨٦٨ ·

وهذا يعنى تعطيل اجراءات تغيير مجلس الادارة أو بالأحرى تعطيل حقوق الجمعية العمومية فيما يتصل بانتخاب ممثليها ، واقتصر حقها فى ذلك على حالة خلو أحد أعضائه بالوفاة فقط ، حيث لن يقبل من أحدهم الاستعفاء فى مدة الخمس سنوات ، أى استمرارية مجلس ادارة الشركة المصرية فى سـياحة السفن التجارية ذاته فى ادارة الشركة العزيزية ، وقد كان ينبغى تخويل هذا الحق للجمعية العمومية منذ البداية ، خاصة مع التطورات المتلاحقـة فى رؤوس الأموال والمساهمين ، وتطـور اعـداد المجلس بما يتفق مع تطور الشركة العزيزية بمشروعاتها الكثيرة ·

ومن المرجح تفسيرا لذلك ، انه لم توضـع هذه النظامات بمعرفة الجمعية العمومية ، وانما قام بوضعها مجلس الادارة من المؤسسين ، وفق ما رأى مناسبا لهم ، ولعل النص الوارد فى مقدمة الأمر العالى الصـادر الى اسـماعيل راغب باشـا رئيس الشركة بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) يدعم ما نراه حيث ذكر « لقـد عرضت لدينـا هذه النظامنامه المختصة بالقومبانية العزيزية المصرية الممضية (الموقعـة) منكم ومن المؤسسين المحرر امضاهم بها ·· » (٩٢) ·

ومن المرجح ان اتفاق تاريخ صدور هذا الأمر العالى بالتصديق على النظامنامه مع ذلك تاريخ القبول استقالة عبد الحليم باشا ، كان باعثا على النص بحق الحكومة فى تعيين محـل خلو الرئيس ، الوارد فى البنـد الخامس والعشرين بذات النظامنامه (٩٣) ·

وعلى كل فقد كان النص على عدم امكانية قبول استعفاء أى من أعضاء المجلس فى مدة الخمس سنوات الأولى ، ولكن على الرغم مما هو واضح فى

---

(٩٠) نص البند : « نظامات القومبانية العزيزية » ·

(٩١) نفسه : البند العشرون ·

(٩٢) نفسه : مقدمة الأمر العالى رقم ١ بتاريخ ٢٨ ١٢٨١ هـ الى اسماعيل راغب باشا ·

(٩٣) البند الخامس والعشرون : نظامات القومبانية العزيزية ·

كونها نظما مفروضة ، الا انها كانت نوعا من التضامن أو بالأحرى الثقة المتبادلة ، وقد كانت لأزمة لمثل هذه المشروعات في تلك الآونة ، أو في اطار أعم اتخذوا من كونهم مؤسسين لشركة تضامن (المصرية في سياحة السفن) ، نهجا لمسيرتهم رغم التطور الى شركة المساهمة العزيزية ، وظلت لديهم ذات السياسة والسمات التي ميزت مشروعات تلك الفترة ، والتي عبر عنها الدكتور خلاف بقوله « ٠٠ يرتبطون ببعض الروابط الشخصية القوية ، فيقبلون (المشاركة) على نحو يضمن لهم المساهمة في شئون الادارة ٠٠ » (٩٤) ٠

وهذا النص بعدم قبول الاستعفاء يدعم ما نذكره عن استمرارية مجلس الادارة المكون من الأعضاء العشرة بما فيهم الرئيس وهم اسماعيل راغب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا ، عبد اللطيف باشا ، أحمد طلعت باشا ، حسين شيرين باشا ، الخواجة أوبنهايم ، الخواجة ادوار ديرفيو ، هكسيموس سكاكيني ٠٠ » (٩٥) ، ويصحح ما ذكره البعض عن تغيير ادوارد ديرفيو بالخواجة ادوارد كمبو » (٩٦) أو « أميرداردقبو » (٩٧) ٠

وقد كانت مدة هذا المجلس الخمس سنوات المشار اليها (١٨٦٣ — ١٨٦٨) ، وكان محمد شريف باشا ينوب عن رئيسه ، الى أن تم انتخاب الجمعية العمومية لمجلس الادارة الجديد من اثنى عشر عضوا بغالبية العناصر المحلية ، وكان ذلك باجتماعها يوم الخميس ٢٦ ربيع أول ١٢٨٥ هـ / ١٦ يوليه ١٨٦٨ ، حيث تم اجراء التصويت من أرباب الحصص ، وجاء التشكيل رهنا بما يحصل عليه كل عضو من الأصوات ، حيث يتم تحديد العدد المطلوب من كلتا التبعية المحلية والأجنبية على حدة ، وكان عددهم ثمانية من العناصر المحلية من تبعية الدولة العثمانية وأربعة من الأجانب ، تنتخبهم الجمعية العمومية من بين المرشحين ٠

وفي هذا الاجتماع تقدم للترشيح (*) عشرة من المصريين ، وستة

---

(٩٤) د٠ حسين خلاف : مرجع سابق ، ص : ٣٧٤ ٠

(٩٥) البند السادس ، « نظامات القومبانية العزيزية » ٠

(٩٦) أحمد عبد الهادى : نهضة البحرية التجارية والتشريع البحرى « بحث » اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته ، ص : ١٥٠ ٠

(٩٧) د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٧٥ ٠

(*) كان ممن تم ترشيحهم ولم يحرزوا الأصوات المطلوبة من المصريين أحمد باشا الدرملى ٧٠ صوت ، مصطفى بك الطوسه لى ٣٩١ أما الأجانب فهم انطون يارس ٤٣٦ صوت ، بينما الخواجة دافيدسون ١٦٨ ٠

— الوقائع المصرية : العدد ٢٢٥ بتاريخ ٢ جمادى أول ١٢٨٥ هـ/٢٠ أغسطس ١٨٦٨ ٠

من الأجانب ، وبعد فرز الأصوات تم انتخاب محمد شريف رئيسا للشركة لحصوله على أعلى الأصوات ثم وكيلا له حافظ باشا ، وكان من وقع عليهم الاختيار ثمانية من المحليين وأربعة من الأجانب ، وهؤلاء جاءوا كما يلى (٩٨) :

الاسم	عدد الأصوات	الاسم	عدد الأصوات	الاسم	عدد الأصوات
محمد شريف باشا	٣٢٧٢	صفر باشا « مفتش عموم الشركة »	٣٠٧٥	الخواجة اوجست نقولا	٣١١٥
حافظ باشا	٣١٩٨	السيد محمد الغرياني	٢٩٦٦	الخواجة لاميزون	٣١٠٠
لطيف باشا	٣١٩٢	عبد الله باشا	٢٧٦٠	الخواجة دوسكوبيج	٢٩٣٧
حسين شيرين باشا	٣١٥٣	راتب باشا	٢٧٤٢	الخواجة لويجى جاكى	٢٨١٠

وعلى هذا الأساس تأكدت النظم المتطورة ، فى ديمقراطية انتخاب الجمعية العمومية لمن يمثلها فى مجلس الادارة ، والملاحظ خلو هذا المجلس من غالبية أعضاء المجلس السابق ، رغم ترشيح ونجاح بعضهم وهم « محمد شريف باشا » ــ لطيف (عبد اللطيف باشا) ــ حسين شيرين باشا « بينما جاء عبد الله باشا مدير المرورية السابق أسبقهم جميعا مشاركة فى ادارة هذا النوع من النشاط بدءا من اشتراكه فى مجلس ادارة شركة بواخر السويس ، ثم المجيدية ، بينما كان الآخرون جددا ٠

ولما تحولت الشركة الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، فى غرة صفر ١٢٨٧ هـ (٢ مايو ١٨٧٠) ، فقد آلت شئون هذه الادارة الى مدير المصلحة الذى كانت تعينه الحكومة ويعاونه آخرون فى اطار ادارة العموم ٠

(ب) نظم انعقاد المجلس ومداولاته :

على الرغم من أن وثائق المجيدية لم يمكن الوقوف منها على نظم انعقاده ، الا أن لائحة الشركة المصرية ، ذكرت أن « مجلس الادارة ينعقد أقله مرتين فى الشهر وغير ذلك مما يلزم بحسب ما تقتضيه المصلحة (٩٩) ، ولم تختلف عن ذلك لائحة الشركة العزيزية ، التى أشارت الى أنه ينعقد بالانتظام مرة واحدة فى كل خمسة عشر يوما ، ويجوز

(٩٨) نفسه ٠٠ ، وللمزيد راجع الملحق الخاص بمن حضروا الاجتماع فى هذا الكتاب ٠

(٩٩) راجع نص البند الرابع عشر من نظامات الشركة المصرية ٠

انعقاده مرارا على خلاف العادة ، متى استصوب انعقاده رئيس المجلس أو وكيله »(١٠٠) .

ومتى تم ذلك الانعقاد ، فان لائحة الشركة المصرية نصت على أنه لابد من حضور خمسة أعضاء على الأقل فى المجلس ، ويتم اعتماد القرار حينئذ بأكثرية آراء الحاضرين ، أما اذا حضر المجلس ثلاثة أعضاء فقط ، فلا يعتمد القرار الا اذا اتحدت الآراء جميعها (١٠١) .

بينما أشارت لائحة الشركة العزيزية الى أنه يلزم أن يكون تشكيل المجلس اللازم لصحة الانعقاد مكونا من « الرئيس أو الوكيل وستة أعضاء بالأقل ، والقرارات بأكثرية الآراء ، وان انقسمت (تساوت) كان المرجح هو رأى القسم الذى انضم اليه رأى الرئيس أو الوكيل عند غياب الرئيس (١٠٢) .

وفى حالة « غياب الرئيس أو الوكيل يعين المجلس بمعرفته من يليق لتأدية وظائفهما » (١٠٣) ، وأشارت لائحة العزيزية الى أنه « لا يجوز لأحد أن يعطى رأيا فى المجلس بالتوكيل عن غيره (١٠٤) ، اذا اقتضى الحال .. تعديلات فى النظامات أو استقراض نقود أو ازدياد رأس المال ، أو طلبت ترخيصات جديدة ، أو عن حل الشركة وتنضيفها ، فيلزم أخذ رأى كافة الأعضاء الحاضرين والغائبين ، وقبل انعقاد المجلس بشهر يصير تعريف الغائبين عن الشىء المقتضى المداولة فيما ذكر .. » (١٠٥) .

وتجدر الاشارة الى أن هذه الأعداد التى اشترطت النظامات تواجدها لصحة المداولات ، كانت قياسا لاجمالى المجلس المكون من العشرة أعضاء الذين نص البند الثانى والثلاثون من نظامات العزيزية على استمراريتهم مدة الخمس سنوات الأولى المنتهية توت ١٥٨٥ (سبتمبر ١٨٦٨) ، حيث أصبح عددهم اعتبارا من هذا التاريخ اثنى عشر عضوا بما فيهم الرئيس .

وحتى يتم قيد المداولات كان يتم حضور « باشكاتب المجلس » فى هذه الاجتماعات (١٠٦) ، حيث كان يتم ادراج مذكرات المجلس ومداولاته

---

(١٠٠) نص البند التاسع والعشرون من نظامات الشركة العزيزية .
(١٠١) البند الرابع عشر من « نظامات الشركة المصرية » .
(١٠٢) البند الثلاثون ، « نظامات العزيزية » .
(١٠٣) البند الثالث عشر ، « نظامات المصرية » .
(١٠٤) ــ المصدر نفسه : البند السابع عشر ، ــ البند الحادى والثلاثون ، (نظامات العزيزية) .
(١٠٥) المصدر نفسه .
(١٠٦) ــ : البند الثلاثون .

فى مضابط ، توقع من الرئيس والوكيل وأحـــد الأعضاء الحاضرين ، ويقوم الباشكاتب بالتوقيع على الصور والنسخ ، التى تستخرج من تلك المضابط ، بما يفيد أنها مطابقة للأصل ، حتى تصـير معتمدة بجهـــات الاقتضاء ودواوين الحكومة والمحاكم المحلية وغيرها عند اللزوم (١٠٧) ٠

وعن مكان انعقاد هذه الاجتماعات ، فانه لم يرد نص يحدد مكانا بعينه ، من ثم اعتمادا على محاضر الاجتماعات ، فان هذه قد أشارت الى عدة أماكن منها مركز عموم الشركة (ديوان العموم) حالة كونه موجودا بالاسكندرية ابان الشركة المجيدية والمصرية ثم العزيزية الى أن تم نقله الى محروسة مصر « القاهرة » ، بشارع بركة الأزبكية بجوار ديوان الضبطية ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) (١٠٨) ، ثم اعادته ثانيـــــة الى الاسكندرية فى ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) (١٠٩) ٠

كما كان يتم عقده بديوانى الداخلية برأس التين بالاسكندرية(١١٠) أو بالقلعة العامرة بمصر (١١١) ، وأحيانا ديوان الخارجية بمصر (١١٢) ، ومن المرجح أن هذه التبـدلات فى الأماكن ارتبطت بظروف عمل أعضـــاء المجلس وخاصة أنه كان يضم بعض نظار هذه الدواوين ، مثلا محمد شريف باشـا الذى كان نائبا للرئيس ويدعو لجلساته وكان ناظرا لرداخلية ، من ثم يدعو للجلسات بمقر ديوان الداخلية ، وهكذا كان الحال بالنسبة لما يتفق مع وظائف الآخرين ٠

---

(١٠٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٧ صادر عربى الادارة ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى حسن أفندى وكيل السويس ، ص : ١ ٠

(١٠٨) ـ (عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار رقم ٤ مضبطة ٧١ بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ ، معتمدة من محمد شريف باشا رئيس قومبانية عزيزية مصرية بالانابة ٠

(١٠٩) المصدر نفسه : ـ صورة قرار مجلس الادارة رقم ٥ مضبطة ٧١ بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ معتمدة محمد شريف باشا الرئيس بالانابة ٠

ـ ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، صورة قرار رقم ٦٣ بتاريخ ٨ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (أغسطس ١٨٦٩) بتوقيع أعضاء المجلس ٠

(١١٠) ـ : ملف قرارات ١٢٨٣ هـ صورة قرار رقم ٥٦ مضبطة ٩٨ بتاريخ ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (يولية ١٨٦٦) ٠

ملف قرارات ١٢٨٥ هـ صورة قرار رقم ٥ مضبطة ٣ بتاريخ ١٣ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) ٠

(١١١) المصدر نفسه (ديوان معية تركى) : محفظة ٤٤ معية تركى ج ٢ ، وثيقة رقم ٢٨٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) من ناظر الداخلية الى المهردار بخصوص ارفاق قرارات العزيزية لبعض الخطوط الملاحية ٠

(١١٢) المصدر نفسه (دواوين الخدمات) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، ملف ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار رقم ٨ بتاريخ ٧ جمادى أول ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) ٠

(جـ) مهام مجلس الادارة :

سبق القول بأن مجلس الادارة هو الذى يتولى ادارة شئون الشركات البحرية ، ويختص بنظر الأمور التى تفوضه فيها الجمعية العمومية ، لأنه يعتبر مسئولا عن الشركة أمامها ، مثلما يكون مسئولا عنها أمام الحكومة ، وقد أشارت لوائح الشركات لتلك المسئولية المخولة له ، بما نصه فى البند السادس عشر من لائحة « المصرية » : « لمجلس الادارة الرخصة التامة والتفويض المطلق فى ادارة الشركة وعليه الاهتمام بتمشية الشروط المقررة بفرمان الرخصة ونظامات الشركة ، وكذا بتمشية قرارات الجمعية العمومية .. » (١١٣) .

وتبعا لهذا النص وبقية البند ذاته ، وكذلك البند السابع والعشرين من نظامات الشركة العزيزية (١١٤) ، الذى احتوى على تفاصيل أكثر ، فان تفاصيل المهام التى أسندت لمجلس الادارة كانت متنوعة ، وهذه يمكن اجمالها فى النقاط التالية :

(أ) الأمور المالية :

ـ رأس المال : ـ

كان منوطا به تعيين وكلاء التحصيل ومتابعة سداد الدفعات المنصوص عليها ، واعتماد الايصالات والسندات ، أما فى حالة طلب الزيادة فله « أن يأذن بازدياد رأس المال على أى صورة كانت ... ويكون ذلك من بعد تصديق الحكومة المصرية » (١١٥) ، وهى الأمور التى سبق تناولها فى قيام البحرية التجارية ، وحركة رأس المال بين ظروف التأسيس وعوامل التصفية ، كما سبقت الاشارة أيضا الى ان الجمعية العمومية ، هى التى كانت تتداول فى اقرار هذه الزيادات من عدمه (١١٦) ، وأمكن الوقوف من ذاك التنازل على أثر قرار الجمعية العمومية بعدم تحصيل دفعات زيادة من رأس المال فى تصفية العزيزية .

وهن ثم غدا الأمر هو موافقة مجلس الادارة المبدئية بما فيهم الرئيس على اذن زيادة رأس المال ومتى تمت موافقة الجمعية العمومية ، يرفع الأمر بصيغة القرار للحكومة المصرية ، أى أن مهام مجلس الادارة ازاء هذا

---

(١١٣) البند السادس عشر من « نظامات الشركة المصرية » .
ـ البند السابع والعشرون من « نظامات الشركة العزيزية » .
(١١٤) المصدر نفسه .
(١١٥) البند السابع والعشرون « نظامات الشركة العزيزية » .
(١١٦) المصدر نفسه : البند الحادى والأربعون .

العنصر بدت محدودة فى نطاق المقرر سداده فقط ، ثم ما يتعلق به من تنفيذ الحصص والمساهمين والدفعيات وغيرها ، ويتولى ديوان العمـــوم التنفيذ ٠

ـ الأمور المالية الأخرى :

له حق عقد المشـارطات والمقـاولات والمزادات والايجـارات وشراء الأراضى والعقارات وبيعها واستبدالهـــا وشراء الســـفن والماكينـــات والموبيليات وكافة المهمات ، وله الترخيص بأخذ منقولات فى سفن الشركة بالسيكورته (التأمين البحرى) ، ووضع البعض أو الكل من سفنها فى السيكورتة وعمل التعريفـات (*) والاسـتمارات اللازمة لادارة الشركة ، وتشغيل النقود الموجودة بخزينتها ، والتصرف فى النقـــود الاحتياطيـة والتأشير على السندات الميرية والكمبيالات وما يكون فى عدادها ، كذلك « تحصيل الديون واعطا (ء) المخالصات ، ورفع الحجز بدفع أو بدون دفع ٠ ويهتم عنـد الاقتضـاء بعقد سـندات المصالحة والتنازل ، وله أن يخصص المصروفات ويأذن بتسويتها ، وينظر فى الحســابات الســنوية التى يلزم تقديمها للجمعية العمومية ويعرض ميزانيات الأرباح » (١١٧) ٠

وفى ضوء مراعاته للسنة الحسابية التى كانت تبدأ « فى غرة توت وتنتهى فى غاية أيام النسىء » (١١٨) ، فانه فى آخر كل سنة حســابية للشركة يحرر دفتر جرد عمومى بمعرفته ، يعرض مع تقرير حركة الادارة على الجمعية العمومية لأجل التصديق (١١٩) : ويراعى حين زيادة الايرادات عن المصروفات ـ أى فى حالة تحقيق الأرباح ـ (*) ، صرف هذه الأرباح حسب النسب المقررة التى كانت فى العزيزية مقارنة بما كان متبعا قبلها فى الشركة المصرية كما يلى :

١٥٪ لاجل المال الاحتياطى والسيكورتة (التأمين) ، وهرش (استهلاك) الموجودات بعد أن كانت ١٠٪ من قبل ٠

١٠٪ تصرف للمؤسسين ، وهى ذات النسبة التى كفلتها نظامات الشركة المصرية باعتبارهم أعضاء المجلس ٠

(*) أى بولونات الشحن بالسفن ٠

(١١٧) نص البند (٢٧) « نظامات العزيزية » وللمزيد البند (١٦) نظامات المصرية ٠

(١١٨) البند (٤٤) نظامات العزيزية ٠

(١١٩) نفسه : البند ٤٥ ٠

(*) لم تكن الخسارة واردة فى تحميلها للمساهمين فى شركات عهد اسماعيل باشا ، حيث النسبة المضمونة للربح من الحكومة التى تخضع لذات النسب ٠

٣ ٪ تصرف للمديرين أعضـــاء مجلس الأدارة ، بدءا من تـوت ١٥٨٥ (سبتمبر ١٨٦٨) وكانت تضاف من قبل لأرباب الحصص ، وهذه لم تكن موجودة فى المصرية ٠

٢ ٪ تحجز لزوم مال معد للمعاشات والاعانات والمكافآت لمن يستحق من الوكلاء ومستخدمين القومبانية بحسب الاقتضا (اللزوم) ، باذن مجلس الادارة فى أى وقت ، وهذه لم تكن فى المصرية

٧٠٪ توزع على أرباب الحصص ٠٠ بالتخصيص على الحصص وأصـل المال المدفوع ، وكانت ٨٠٪ فى الشركة المصرية » (١٢٠) ٠

وكما هو واضح أصبح ما يتقاضاه أعضاء المجلس فى الشركة العزيزية ١٣٪ منهم ٣٪ للمديرين منهم ، بعـد أن كانت ١٠٪ فقط فى الشركة المصرية ، ومن المرجح ان ذلك كان اتسـاقا مع تطور المشروع ، ولـكن يلاحظ انتقاص أرباح أرباب الحصص من ٨٠٪ الى ٧٠٪ ، وكانت تصرف هذه النسب كل سنة ، ولكن « يجوز لمجلس الادارة أن يأذن بصرف دفعة فى بحر (خلال) كل سنة من أصل الأرباح يعين مقدارها وتواريخ صرفها بحسب سير أشغال الشركة ، وفى حالة عدم تقدم أصحاب الحصص لصرف الأرباح ، التى يمضى عليها خمس سنوات من تاريخ استحقاقها ، فهـذه تضاف لجانب الشركة (١٢١) ٠

ومع ضرورة تقديمه الحسابات السنوية للجمعية العمومية للتصـديق عليها ، التى من حقها تعيين مفتشين لفحص دفاتر القومبانية والنظـر فى ميزانيتها السنوية (١٢٢) ، فان جميع الدفاتر تكون مختومة بخاتم ديوان المالية المصرية ، الذى له الحق فى أى وقت ، أن يعين من يرغب للتفتيش على حسابات ودفاتر مركز عموم القومبانية (١٢٣) وأخذ البيـانات التى يرغبها ، وأما بالنسبة للقروض فقد اشترطت النظم ضرورة الحصول على اذن الحكومة ، وان كان بعض هذه البنود لم ينفذ حسب النصوص (*) ٠

---

(١٢٠) المصدر نفسه : البند ٤٦ ، ــ البند ١٩ « نظامات المصرية » ٠

(١٢١) البند السابع والاربعون ، « نظامات العزيزية » ٠

(١٢٢) ــ المصدر نفسه : البند ٤١ ، ٦٥ ، ــ البند ٢٨ ، ٢٩ من « نظامات المصرية » ٠

(١٢٣) ــ المادة الأولى من « فرمان تاسيس المجيدية » ٠

ــ المادة الأولى « فرمان تاسيس الشركة العزيزية » ٠

ــ البند التاسع والأربعون « نظامات العزيزية » ٠

(★) راجع ما سيتم تناوله فى العنصر التالى « ديوان العموم » ٠

ب ـ الأمور الادارية :

كان من مهـام المجلس « نصب (تعيين) وعزل كافة المسـتخدمين والوكلاء ، وتحـديد وظائفهث وماهياتهم ، أو تفويض الأمر لأحـد منهم ، تفويضـا جزئيا أو كليـا بمقتضى سند توكيل خصوصي لرؤية قضية أو قضايا أو أمور معلومة ومحددة ٠٠ ومن خصائصه ترتيب الخطوط المقتضى تشغيل الوابورات فيها » (١٢٤) ٠٠ ، كذلك تحـديده الدفاتر الادارية اللازمة لادارة السفن والشركات ، ومن مهامه اختيار وتعيين مقار التوكيلات الملاحية ومن يقوم بادارة أشغالها في الجهات المختلفة التى يستصوبها ، وكذلك انشاء « وكايل وخانات للحجاج » (١٢٥) ٠

وازاء هذه المسئوليات كانت متابعة المجلس للادارات على درجة كبيرة من الأهمية ولكن هذا لم يكن يتم أحيانا لظروف معينة ، مثلما حدث فى عدم انتظام جلساته لوجود « الريح الأصفر » (*) منذ بدايات ١٢٨٢ هـ حتى أواخر ربيع الثانى ١٢٨٢ هـ (أغسطس ١٨٦٥) (١٢٦) ، وهو الأمر الذى كان يضطر ديوان العموم الى الاقدام على اتخاذ خطوات ادارية من ضميم اختصاصات مجلس الادارة حتى لا تتعطل أمور الشركة نتيجة عـدم انعقاد المجلس مثل عقد القروض (١٢٧) داخل البلاد ، على أن يعرض ذلك فى أقرب اجتماع للمجلس ، ومتى تمت الاجراءات سلفا ، لم يكن للمجلس من موقف سوى الموافقة عليها ، وهـو ما مثـل فجوة فى نظام الادارة ٠

ومن الملاحظ أن نظم اجتماعات مجلس الادارة على هذا النحو كانت لا تحقق المتابعة اليومية لحركة الشركة لبعدها الزمنى نسبيا فهى مرة كل أسبوعين ، يضاف الى ذلك عدم تفرغ أعضائه ، وهو الأمر الذى لم ينـكره المجلس ودفع به الى تفويض ديوان العموم فى أمور عديدة ونشير فى ذلك لما اتفقوا عليه فى اجتماعهم بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢هـ (يونيه ١٨٦٥) ؛

---

(١٢٤) نفسه : البند الحادى والأربعون ـ البند السادس عشر ، « نظامات المصرية » ٠

(١٢٥) البند السابع والعشرون ، « نظامات العزيزية » ٠

(*) أى الكوليرا ، وقد جاءت أخباره فى التوفيقات الالهامية حيث ابتدأ فى محرم ١٢٨٢ هـ (مايو ١٨٦٥) ، وبلغ اجمالى الوفيات ٦١٠٤ نفس ، : محمد مختار باشا : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص : ١٣٣٠ ٠

(١٢٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، صورة القرار رقم ١٦ مضبطة ٣٨ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) ٠

(١٢٧) المصدر نفسه ٠

وبما نصه « .. انه لاستمرار طلبات المصلحة تدارك لوازماتها على الدوام وتنظيمها ، وحتى لا يمكن تأخيره وضرورى الاستحصال على كل ما يطلب بوقته ، وفى غير امكان المجلس لذلك بهذا الوضع ، فبماله فى التفويض العام والترخيص التام فى ادارة حركة الشركة ، يكون ديوان العموم من الآن فصاعدا نائبا للمجلس فى هذا الباب فى كل مشترى .. (١٢٨) » .

ومثل هذه الأمور تكشف عن أن المجلس انتقص من اختصاصاته بموجب تفويضه لديوان العموم ، فأصبح بهذا الشكل معتمدا للاجراءات التى تتم فى غيابه ، كما يكشف ذات النص عن سمة لازمت الفترة هى انشغال الشخص الواحد بأكثر من منصب ، وعلى النحو الذى سبق تناوله فى غالبيتهم اسماعيل راغب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا وغيرهم ، من ثم لا يجد لديه متسعا من الوقت للوقوف على حقيقة الأمور ، كما يكشف عن مسألة الثقة التى منحت للمديرين حين تأسيسهم الشركة المصرية ، واذا كان قد قيل بضرورة توافر هذه الثقة فى مشروعات التضامن ، فان الاطار الطبيعى الذى يتسق مع هذا المبدأ هو اقتصار الشركة على المتضامنين فقط ، أما أن يصبح المشروع متطورا وأكبر من مساهمات مديريه فى الشركة العزيزية ، وتوكل مسئوليته بالتفويض لسواهم ، فهذا يعد تقصيرا ، وهو الأمر الذى لم يكن معه مجلس الادارة بمنجاة من المسئولية ، وقد وضحت خطورة هذا المسلك فى مسيرة الشركات وخاصة كبراها العزيزية ، من تلك المساءلة التى أجراها صفر باشا وكيل عموم الشركة مع دميان بك محاسبجى الشركة فى ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) والتى جاء ضمن نصوصها ما يكشف صراحة عن مخالفات مالية بخلاف نص النظامات من جملة وجوه .. وكان من الطبيعى أن تؤثر هذه الفجوة الادارية سلبا على مسيرة كبرى الشركات وأخراها فى عهد اسماعيل باشا ، وكانت من العوامل الهامة التى عجلت بنهاياتها مثلما أثرت أيضا من قبل على الشركة المجيدية فى عهد سعيد باشا على النحو الذى يمكن ابرازه فى العنصر التالى لديوان العموم .

---

(١٢٨) المصدر نفسه : صورة قرار مجلس الادارة رقم ٧٤ مضبطة ٦٩ بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) .

ثالثا : ديـوان العموم

هو المقر المركزى الذى يحوى كافة الادارات والأقسام الرئيسية ، المنوط بها تنفيذ ادارة ومتابعة حركة اشغال البحرية التجارية ، ومن ثـم فهو الديوان المسئول أمام مجلس الادارة في حالة الشركات ، وأمام مـدير المصلحة في حالة الميرى ، حيث تستمر مسئوليته فى حالة تبعية النشاط للحكومة ، وكان يطلق عليه « ديوان أو مركز العموم » ، أو مركز الشركة العام » ، أو « محل القومبانية » (١٢٩) ، حيث يسـتمد التسـمية من كونه مركز الادارة ، أو أنه الموقع المحورى للشركة أو المصلحة الحكومية ٠

وقد بدت أهمية هذا الديوان فى عدة أمور ، في مقدمتها اختيار مقر الديوان من حيث المكان وتنظيمـــه ، ثم تطـور امكاناته سـواء من حيث الادارات والورش التي انضوت تحت لوائه أو من حيث من يتولون رئاسته والتفويضات التى تمنح لهم ٠

(أ) مقر الديوان :

اختيـار المـوقع المناسب لمقر الديوان ، يعتبر على درجة كبيرة من الأهمية فى النشاط البحرى ، حيث ينبغي مراعاة قربه من أدوات العمـل ذاتها « السفن » ، وبحيث يمكنه تلبية احتياجاتها على وجه السرعة ، وهذه الاحتياجات تشمل الأمور الفنية والمالية والادارية ، علاوة على تيسير محاور عملها البحرى في الموانيء المحلية والأجنبية ٠

ففى عهد سعيد باشا ١٨٥٤ ـ ١٨٦٣ ، وتبعا لتأسيس شركة بواخر البحر الأحمر التى كان يطلق عليها أحيانا بواخر السويس ، فقد انصرف فيها النشاط البحرى التجارى في الأسـاس لهـذه المنطقة ، الأمر الذى

---

(١٢٩) ـ « فرمان تاسيس الشركة العزيزية » ٠
ـ البند (٢) « نظامات الشركة المصرية » ٠
ـ البند (٦) « نظامات العزيزية » ٠

يرجح وجود مقر بالسويس ، وتدل على ذلك الأوامر العالية بتعيين أعضاء قومسيون شركة وابورات البحر الأحمر بالسويس (١٣٠) .

وبعد تأسيس الشركة المجيدية التى آلت اليهـا موجـودات الشركة السابقة ، وجدت اشارات متفرقة تفيد وجود مقر هـذا الديوان بمدينـة القاهرة ، منها مكاتبات من وكيل المجيدية بجدة ، تعنون الجهة المرسـلة اليها ، بمدير العموم أو القومبانية بمصر تارة ، وديوان العموم بالمحروسة تارة أخرى (١٣١) .

ولا شك أنه اذا ذكر موقع القاهرة ، فانه رغم بعده النسبى عن محاور نشاط السفن فى البحرين الأحمر والمتوسط الا أنه يرجح اختياره هكذا لسهولة الاتصال بتجمعات التجار والمسافرين ـ كما انه يسـهل انتقال المساهمين اليه فى أمورهم مع الشركة ، بالاضافة الى وجود دواوين الحكومة والدور التجارية .

وبعد أن تمت التصفية وحولت المجيدية الى مصلحة الوابورات الميرية بالبحر الأحمر ، جاءت اشارة لاحقة تفيد استمرارية هذا المقر بمصر ، الى أن شغلته الخارجية فانتقل الى سواه ، أثر صدور الأمر العالى فى ٨ شعبان ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) والخاص بنقل ديوان الخارجية من الاسكندرية الى مصر واقامته فى محل ديوان الوابورات المصرية ، « وأن يصير انتقال المصلحة المذكورة الى البيت الذى فى ايجار الميرى الكائن على وجـه بركة الأزبكية .. » (١٣٢) .

ومع تأسيس الشركة المصرية فى بدايات حكم اسماعيل باشا ، فقد تضمنت نظاماتها المؤرخة ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ) يونية ١٨٦٣ (النص

---

(١٣٠) دار الوثائق القومية (ديوان معية تركى) : ـ دفتر ٥٠٦ صادر معية لعام ١٢٧١ هـ ، ص : ١١ .

ـ دفتر ٥٤٦ صادر معية لعام ١٢٧٢ هـ ، ص : ١٣ .

(١٣١) ـ (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/١ وارد قلم المدير ، رقم ١٩ بتاريخ ١٠ جـ ١ (جمادى ثانى) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) من وكيل جدة الى مدير العموم بمصر ، ص : ٢٥ .

ـ رقم ٢٤ بتاريخ ٢٧ ب (رجب) ١٢٧٧ (فبراير ١٨٦١) من وكيل جدة الى مدير القومبانية بمصر ، ص : ٣٣ .

ـ رقم ١٧ بتاريخ ٢٣ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (ابريل ١٨٦١) من وكيل جدة الى ديوان العموم بالمحروسة ، ص : ٣٨ .

(١٣٢) دار الوثائق (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٥ صادر عربى الادارة ، مكاتبة رقم ٤٣٧ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٧٩ من مدير الوابورات الميرية الى ناظر المالية ، ص : ٣٦٩ .

على أن مقر الشركة أى ديوان عمومها يكون بالاسكندرية ، واذا دعت الضرورة فلا مانع من نقله الى مصر (القاهرة) (١٣٣) . وقد أشارت وثائق هذه الشركة التى لم تستمر أكثر من عام حولت بعدها الى العزيزية ، أن ذلك المقر كان بالاسكندرية (١٣٤) ، الأمر الذى يؤكد عدم اتخاذ القاهرة مقرا للعموم .

أما بعد بروز الشركة العزيزية فى منتصف العام التالى ، التى كانت تطورا لامكانات وموجودات الشركة السابقة ، فقد جاء بنظاماتها فى البند السادس ما ينص على أن عموم مركز القومبانية يكون بمحروسة مصر القاهرة ، ويجوز عند اللزوم نقله الى الاسكندرية (١٣٥) ، أى أنها أعطت الأولوية فى اختيارها للقاهرة ، ومن المرجح أن الدافع لذلك كانت تلك المشروعات التى حصلت على امتيازها وهى الانجرارية والسكك الحديدية التى تحتاج الى مركزية ادارية بالعاصمة ، أو أن ذلك لعدم تهيؤ مقر الاسكندرية لمشروعاتها ، حيث قررت جمعية مؤسسى القومبانية العزيزية فى ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) « .. التصريح لمدير القومبانية بعمل الرسومات اللازمة عن بناء محل وورش للقومبانية بأرض معمل الزجاج داخل الترسانة .. وبناء محلات لاقامة الحجاج والديوان ومنزل سكن باشمهندس العموم .. (١٣٦) » ولذا جاء اعلانها لاجتماع الجمعية العمومية فى شهر ابريل ١٨٦٥ ، بأن يكون ذلك الاجتماع فى مقر « ديوان عموم القومبانية العزيزية الكائن بجهة بركة الأزبكية بجوار ديوان عموم الضبطية » (١٣٧) ، ومن ثم يمكن القول بانتقاله الى « محروسة مصر القاهرة » ، وقد كان ذلك الاجراء اعتبارا من قرار المجلس فى ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) ، والاكتفاء بتوكيل فرعى بالاسكندرية (١٣٨) .

---

(١٣٣) البند الثانى ، « نظامات المصرية » .

(١٣٤) دار الوثائق (الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٧ ، صادر عربى أفرنكى ، مكاتبة بتاريخ ١٥ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) من معاون تنظيف الوابورات الميرية الى عموم القومبانية المصرية باسكندرية ، ص : ٧٠ .

(١٣٥) نص البند ، « نظامات العزيزية » .

(١٣٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ محافظ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار رقم ٣٤ بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٨٠ هـ .

(١٣٧) ـ : الملف الثالث ، وثيقة بتاريخ شوال ١٢٨١ هـ اعلان من ديوان العموم بامضاء ناظر عموم القومبانية .

(١٣٨) ـ : محفظة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة ٣٦١١١٦/٦٩ بالدار قرار المجلس رقم ١٩ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ، صورة قرار رقم ٢٢ بتاريخ ٣ رمضان ١٢٨١ هـ ، معتمدة من اسماعيل راغب رئيس قومبانية عزيزية مصرية .

ولكن يبدو أن مقر القاهرة لم يكن موافقا حيث تمت اعادة المقـــر ثانية للاسكندرية ، مثلما كان فى عهد الشركة المصرية ، ويرجح أن ذلك قد ارتبط بعدم تنفيذ مشروع السكك الحديدية ، وأما مشروع الانجرارية فيمكن ادارته من خلال ديوانها فى القاهرة ، كما ارتبط أيضـا بالمـكانة الاقتصادية الرائدة لميناء الاسكندرية فى التجارة البحرية وقربه المباشر من نشاط السفن التى يعتمد عليها نشاط الشركة فى المقام الأول ، من ثم كان قرار مجلس الادارة فى ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) بنقل الديوان الى الاسكندرية ، لما فى ذلك « أرجحية لصـــالح المصلحة (الشركة) .. (١٣٩) » ، وقد تم استحداث اختصاصات أخرى لم تكن من قبل ، وهو ما يوضحه البيان التالى (١٤٠) :

عـدد		البيـــان
١		مفتش عموم القومبانية
١		كاتب معـــاون
		مستخدمين العموم
	١	وكيـل الديـوان
	١	محاسبجى
	١	مأمور مشتريات
	٧	معـاونين
	٤	مترجمين
	١	حكيمباشى (*)
	١	أفوكاتو (محامى)
	١	باشمهندس
	١	رســام (**)
	٢	كاتب تركى ومساعده
		كتـاب عـربى

(١٣٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، صورتى قرار رقم ٤ ، ٥ بتاريخ الاثنين ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ باعتماد محمد شريف باشا ٥ جمادى أول ١٢٨٢ هـ لتحريره للجهات .

(١٤٠) ـ : المحفظة الأولى ، ملف ٩ ، قرارات اجتماعات الجمعية العمومية يومى الخميس والسبت بتاريخ ٢٠ ، ٢٢ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) ، ص : ١١ . وللمزيد يمكن الرجوع للرسالة غير المنشورة للمؤلف .

(★) أى رئيس الأطباء أو الطبيب الأول حيث وجد آخرون بالسفن ، وباشى تقابل صفة التعظيم لرئاسة المهنة .

(★★) رسام جغرافى لخطوط السير الملاحية وهيئة السفن وطبوغرافيا المنشآت .

٢ ماقبله

عدد	البيان
	٢٠ ما قبله
	١ أكنجى (١٤١) ٠
	٣ بورشة الحسابات واليومية
	٧ بورشة المنافسات (*)وحسابات الوكلاء ٠
	١ كاتب تسوية حسابات الفوايد (الفوائد) ٠
	٥ بورشة الاستحقاقات ٠
	٤ بورشة التعيينات والملبوسات والونتاريو (المهمات)
	٥ بورشة الصنف والموجودات ٠
	٢ بورشة تسوية حسابات‌الورش والعمارات (الاصلاحات)
	٩ بورشة التحريرات ومضبطة وقرارات الملجس ٠
	١ كاتب الدفترخانة ٠
٥٨	ــ اجمالى
٢٦	كتاب آخرون وصراف وخدمات معاونة
٨٦	اجمالى عام

وقد استمر هذا التشكيل مستقرا فى جوهره الادارى حتى نهاية تصفية الشركة العزيزية باستثناء اجراء بعض التعديلات الطفيفة زيادة أو تخفيضا أو نقلا بين العاملين بالادارات (الورش) ، وقد استمر تشكيل نفس الديوان بعد أيلولة العزيزية لمصلحة وابورات البوستة الخديوية ، حيث استمرت ذات العوامل التى دعت اليه ، وهى التى تمثلت فى اتساع النشاط البحرى التجارى المصرى من حيث عمالته ووحداته البحرية من السفن وملحقاتها (**) ، على أن ما يمكن رصده من ملامح تطوره يبرز فى عدة جوانب :

---

(١٤١) الاكنجى : فى التركية ايكينجى أى الثانى ، ومن المرجح انه كان تبعا لهذا الترتيب رئيسا لكتاب العربية ، ويلى فى الترتيب الوظيفى الكاتب التركى ٠

د٠ أحمد السعيد سليمان : تاصيل ما ورد فى الجبرتى من الدخيل ، دار المعارف ١٩٧٩ ، ص : ٢٤ ٠

(★) المنافستات فى صيغة الجمع لكلمة منافستو Manifest اى بيان شحنة السفينة ، ويقصد بها قوائم المنقولات من الركاب والبضائع ، وأما الوكلاء فيقصد بها الحسابات الواردة من الوكلاء الملاحيين ٠

(★★) راجع ما سيتم تناوله فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » ٠

أولا : من حيث الشكل الادارى العام ٠

(أ) لم تعد المركزية ممثلة فى شخص الناظر كرئيس مباشر لسائر الديوان كما كان فى التشكيل السابق فى الشركة المصرية ، وانما أصبح يعاونه فى تأديتها مفتش العموم لمتابعة سائر الأمور فى الديوان والسفن. كذلك تم تخصيص وكيل للديوان كرئيس مباشر للادارة المركزية كما هو واضح من التشكيل حيث يعقبه كل فى اختصاصه « المحاسبجى ـ مأمور المشتريات ـ المعاونون ـ المترجمون حكيمباشى ـ الأفوكاتو ـ الباشمهندس ـ الرسام ٠٠ الخ » ٠

(ب) أصبح الشكل العام قائما على ادارات تدور فى فلكها مسئوليات عامليها المتضامنة أمام الكاتب الأول فالثانى وهكذا ، ولم يعد كما كان سابقا متمثلا فى قلة العدد ، الذى كانت تقترن فيه مسئولية المستخدم بالدفتر أو السجل ٠

ثانيا : من حيث استحداث وظائف أخرى ، ويمكن رصد أهمها كما يلى.
« مفتش العموم ـ مأمور المشتريات ـ الحكيمباشى ـ الأفوكاتو (المحامى) ـ الباشمهندس ـ الرسام » ، وهذا الاستحداث واكبته زيادة أعداد تخصصات أخرى كالمعاونين والمترجمين والكتبة ٠

وقد كان هؤلاء يشرفون على أمور المشتريات وصحة العمالة والركاب والدعاوى أو القضايا علاوة على استخدام المهندسين الأجانب وأخيرا المشروعات التى كانت تحتاج الى رسوم طبوغرافية ، غير أن أهم ذوى هذه المناصب كان مفتش العموم ، الذى أشير اليه فى بعض وثائق المجيدية أيضا ، وكانت مهامه ادارية وفنية ، تقوم فى الأساس على تحركاته لمتابعة نشاط السفن فى عرض البحر ، واختبار قادة السفن (١٤٢) ٠

وقد أشارت قرارات الشركة المصرية فى سياحة السفن الى أهمية هذا التخصص ومنها القرار المؤرخ ٢٣ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) الذى ذكر ما نصه « قد تراءى أن من الاقتضاء وجود مفتش على وابورات القومبانية ٠٠ من القباطين أرباب المعارف فى علوم البحرية ٠٠ ليكون دائم التفتيش والملاحظة لحركة وادارة الوابورات » (١٤٣) ٠ وقد وقع

---

(١٤٢) دار الوثائق القومية (خدمات مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ ، صادر عربى الأدارة ، رقم ١٢ فى ٢٠ ص (صفر) ١٢٧٦ (سبتمبر ١٨٥٩) من مدير المجيدية الى ناظر الجهادية ، ص : ١٢ ٠

(١٤٣) ـ (عزيزية) : المحفظة الأولى ، ملف جمعية المؤسسين ، قرار جمعية القومبانية المصرية ٢٣ صفر ١٢٨٠ باعتماد محمد حليم باشا فى ٢٦ هـ ٠

الاختيـار على فردريكو بك من ديوان البحرية ،وتم تعيينه بنفس مرتبه بعد الموافقة الخديوية ، ثم صدر قرار لاحق يحدد اقتران شاغل هـذه الوظيفة بمفتش عموم الوابورات وقد تم اختيار خسرو باشا (١٤٤) الذى صدر بشأنه الأمر العالى رقم ٩ بتاريخ ١١ شـوال ١٢٨٠ هـ (مارس ١٨٦٤) (١٤٥) وفى قرار آخر اسم أرسلان باشـا » ، وذلك بعد قيام الشركة العزيزية ، وكان موضحا به نوعية المهمة التى شارك فيها وهى خاصة بفحص وتثمين سفن مشتراه للشركة (١٤٦) ، وفى قرار صدر من جمعية مؤسسين العزيزية بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هط) أغسطس ١٨٦٤ (كان رئيسا للجنة كلفت بالمرور البحرى لتعيين خطوط سير جديدة للسفن (١٤٧) ، وقد استمر شاغلا لمنصبه هذا الى أن تم الاستغناء عنـه بموجب قـرار مجلس ادارة العزيزية المؤرخ ٢٧ ربيـع الآخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) وحل بدلا منه بذات القرار زكريا بك ، وكان قبـل ذلك وكيلا لديوان العموم (١٤٨) ، ثم عين بدلا منه مصطفى بك الطوسيه اعتبارا من ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) وهو أحد القادة البحريين العظام (١٤٩) .

وفى الفترة التى كانت تشهد تصفية الشركة العزيزية وتحويلها الى مصلحة حكومية ، صدر الأمر العالى بتـاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ (فبراير ١٨٦٩) بتعيين القبودان الانجليزى جيمس بارفت (١٥٠) ، ثم وردت اشارة مؤرخة ٢٧ محرم ١٢٩٠ هـ (مارس ١٨٧٣) تفيد شـغل فرديكو باشا لهذا المنصب ، ويرجح استمراريته فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية حتى نهاية فترة البحث (١٥١) .

---

(١٤٤) ـ : محفظة الوابورات ١٨٦٣ ـ ١٨٦٥ ملف شوال ١٢٨٠ ، أمر خديوى بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٠ هـ .

(١٤٥) ـ (ديوان معية سنية) : دفتر ١٩٠٧ أوامر ، رقم ٩ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٠ أمر كريم الى القومبانية المصرية ، ص : ٤٢ .

(١٤٦) ـ (خدمات ـ عزيزية) : صـورة الأمر الكريم بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ (نوفمبر) صادر للمالية .

(١٤٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى قرارات ، الملف الأول ، قرار جمعية المؤسسين رقم ٥٩ بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ .

(١٤٨) ـ : صورة قرار مجلس الادارة رقم ٧١/٥ بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ .

(١٤٩) ـ : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ١٢٨٥ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٢٣٩ بالدار ، قرار رقم ١٩ بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ نمرة ١/٤١ .

(١٥٠) ـ (ديوان معية سنية) : دفتر ١٩٣٠ أوامر ، رقم ١٩ بتاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ أمر كريم من عابدين الى الخاصة ، ص : ٥٦ .

(١٥١) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ .

وكما هو ملاحظ فان شاغل هذه الوظيفة كان على درجة كبيرة من الأهمية إذ لم يكن يلي مدير العموم فحسب ، بل خولت له صلاحيات رقابية وتنفيذية على نشاط السفن وتمتد بالطبع الى التوكيلات الملاحية التى كانت ضمن تشكيلات محاور النشاط الخارجي وتقوم على خدمة السفن والتجارة البحرية ، ولذا كان يشترط فيمن يشغل هذا المنصب التأهل والخبرة الملاحية وكذلك الخبرة الادارية ·

ولما كانت مسئولية هذا المفتش والآخرون تتبع فى اجماليها الرئيس الأول « ناظر أو مدير العموم » الذى ترتبط باعتماداته مسيرة الديوان ، من ثم يعرض العنصر التالى لأهم ملامح ادارته تبعا لتعاقب مديريه ·

(جـ) مـــدير العمـــوم :

وهذا حسبما كانت تعنون المكاتبات والقرارات الصادرة عن ديوان العموم ، وهو يعنى مدير المصلحة ، وكان يطلق على شاغل هذا المنصب ناظر العموم تارة ، ومدير أو مأمور العموم تارة أخرى (١٥١ مكررا) ·

على أنه يلاحظ أن هذه النظارة كانت تختلف فى دلالة لفظها عن نظارة الشركة ذاتها ، فنظارة الديوان هى رئاسته فقط ، بينما نظارة الشركة هى رئاستها ككل ورئاسة مجلس الادارة والجمعية العمومية ، ومن ثم فناظر العموم يخضع لسلطات ناظر الشركة ، وان كان يتم اختياره من بين أعضاء مجلس الادارة فى غالبية الأحيان ·

وفى شأن اختياره يلاحظ أنه لم ترد فى الوثائق أسس تحدد ذلك ، وما يمكن القول به فى هذا الصدد ، ما هو الا استنتاج من خلال رصد الجوانب المشتركة بين من تولوا مسئولياته ، وهى ضرورة توافر الخبرات الملاحية والادارية ، وتمتع من يقع عليه الاختيار بمكانة اجتماعية ، ففى الشركة المجيدية تبوأه ادوارد ديرفيو منذ تأسيسها حتى ٣٠ ابريل ١٨٦٠ (١٥١ مكرر٢) ، فعلى صعيد الخبرات العملية نجد أنه بعد بلوغه

(١٥١م١) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ١٠٢ أوامر ، ملف ١٦ ، امر برقم ٢٧٣ بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) الى عبد الرحمن رشدى ناظر الوابورات بالسويس ·

ـ ملف رقم ٤١ أمر رقم ٥٢٣ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٧٩ صادر لعبد الرحمن رشدى مدير الوابورات المصرية ·

ـ أمين سامى : مرجع سابق مجلد ٢ من الجزء ٣ ، ص : ٤٦١ ·

(١٥١م٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٧ صادر عربى ادارة المجيدية ، مكاتبة بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى وكلاء الشركة بالسويس ومصر وآخرون ، ص : ١ ·

التاسعة عشر عاما سنة ١٨٢٤ بفرنسا عمل مديرا لوكالة أوران لخط بازن البحرى ، ثم عمل لفترة فى مناجم والده من سنة ١٨٤٨ الى سنة ١٨٥١ ، وعلى حد قول لاندز ، عاد الى العمل البحرى مديرا لسلسلة من توكيلات شركة البحرية التجارية الفرنسية الميساجيرى فى اليونان وسوريا وأخيرا فى مصر (١٥١ مكرر٣) ، حيث كان مديرا لمكتبها بالاسكندرية ، وفى عام ١٨٥٦ ، عرض عليه محمد سعيد باشا العمل مديرا للشركة المجيدية فقبل العرض وترك الشركة الفرنسية (١٥١ مكرر٤) ٠

أما على صعيد المكانة الاجتماعية فانه كان قد تزوج ابنة كوينج بك Koening Bey أحد أساتذة محمد سعيد باشا ــ والذى عينه سكرتيرا خاصا له للشئون الأوربية ــ ، ولم يلبث أن غدا ضمن الفرنسيين الكبار عام ١٨٦١ وعين عضوا بالمحكمة القنصلية التى تحاكم الفرنسيين بمصر(١٥٢)، من ثم يمكن القول بأنه توافرت له الخبرات الملاحيـة الادارية والمـكانة الاجتماعية التى روعيت فى الاختيار ، لكن على الرغم من ذلك تحكى مسيرة ادارته عن سلبيات كثيرة جسدت سوء الادارة الأجنبية لمثل هذه المشروعات الهامة ٠

أولا : كانت تلك الفترة قد شهدت اقبالا من الأجانب على المشاركة فى المشروعات بفعل تشجيعات الوالى وامتدت امتيازاتهم فى الحصول على انشاء شركة ملاحية داخلية هى شركة الانجرارية ، من ثم كان تبوأ منصب المدير للشركة الوليدة « المجيدية » مطمعا للكسب والنفوذ ، لذا يرجح سعى ديرفيو عن طريق صهره لتحقيق ذلك المطمع ، حيث تأكد أن ادارته لم تكن فى صالحها ، وانما تحددت معالمها الأساسية فى محاولته تحقيق مكاسب مالية من جراء مشاركته فى اصلاحات السفن ومهماتها فى اطار مريب ٠

ثانيا : تحقيق مكاسب لشركة الميســاجيرى الفرنسية فى مواجهـة شركات الملاحة الانجليزية ٠

ثالثا : تدعيم النفوذ الفرنسى حتى لو تعارض ذلك مع رغبة الحكومة المصرية ٠

رابعا : سوء الادارة المالية للشركة وهو ما يكشف عن أسباب هامة

(١٩١م٣) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٩٢ ٠

(١٥١م٤) ــ نفسه ٠

ــ د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ، جـ ١ ، ص : ٥٠٨ ٠

(١٥٢) المرجع نفسه : ص ص : ٥٠٧ ، ٥٠٨ ٠

ــ دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٩٢ ٠

ضمن الأسباب التى أدت الى تقهقر المجيدية ، كما يكشف عن سوء ادارة هذا العنصر الأجنبى حسبما تكشفه الوثائق فى العرض التالى :

مثلا : بالنسبة للأمور المالية ، فانه على الرغم من أن مهام منصبه كانت تحتم عليه الحرص على ميزانية الشركة التى يديرها الا انه تطالعنا عدة وثائق خاصة باصلاح السفينتين « سعيد ، تمساح » فى مرسيليا عام ١٨٥٨ ، وقامت بالصرف عليهما شركة ادوارد ديرفيو وشركاه بمرسيليا ، وحدثت خلافات حول اعتماد قيمة المصروفات التى تبقى منها مبلغ

بارة	نصـ	كيسة
١٨	١٤	٤١٦

حتى ١٥ ابريل ١٨٦٢ أى بعد اعفائه بنحو عامين وجاء فى شأنها حسب تعبير الوثائق « لما أجرت المالية مضاهية (مطابقة) الحوافظ والسندات ·· ومبالغ منصرفة فى ثمن مشتروات ·· من ذات الخواجات ديرفيو وشركاه بدون شهادات ولا ايصالات من أربابها ، ووكيل الخواجات المرسومين أجاب بأنه لا يوجد بطرفه سندات خلاف التى تم تسليمها للمالية (١٥٣) ·· » ، وظلت هذه الخلافات المالية المطلوبة من المجيدية بدون مستندات صرف على أساس أن التسويات التى كانت تتم ابان تولى ديرفيو المسئولية ، كانت تتم بموجب ما يقدمه من حوافظ للصرف فقط من شركته بمرسيليا ، وتدخل الخديوى اسماعيل لينهى الخلاف وأمر بصرف هذه المبالغ دون طلب المستندات الأصلية من ورش الاصلاحات ، واكتفى بايصالات حوافظ يوقعها الخواجة ديرفيو بالصرف، هذا عدا ما كانت تتقاضاه شركته من عمولة سمسرة ، منها ما تم فى عهده من صرفه عمولة ٧٢٥ ليرة عن سمسرة وابور « برشيان » الذى أطلق عليه « نجد»(١٥٤) وذلك قبل اعفائه من منصبه بالمجيدية فى ابريل ١٨٦٠ ·

لم يقتصر الأمر على ذلك وانما تعداه الى عدم الدقة فى متابعة الأمور المالية للشركة ، تكشف عن ذلك مكاتبات من مدير الوابورات الميرية الى قومندان البحرية أنه صرف للخواجة ديرفيو مبلغ ٢٠٨٠٠٠ قرشا قيمة مصروفات للسفينة البخارية « تمساح » ، وحسب نص الوثيقة « كان

	س	فرنك	
ساقط من قبل	٣٦	٣٧١٠٣	قيمة مصاريف على الوابور تمساح سنة

---

(١٥٣) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٢٢ مستخرج من دفتر ١٩٠٢ أوامر ص ١١٧ صورة أمر كريم رقم ٢٠ بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) ·

(١٥٤) ـ (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٣ صادر عربى افرنكى الادارة سايرة بتاريخ ١٠ر (ربيع ثان) ١٢٧٧ (أكتوبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى المعية السنية ·

١٨٥٨ لم يتم قيدها ولم يكن للخواجة معلومية بهـــا » (١٥٥) ، ومن المفارقات أن ذلك يتم اكتشافه فى ٢٣ رجب ١٢٧٩ (يناير ١٨٦٣) ، وهو الذى يؤثر بطبيعة الحال على حســاب المصروفات وتكاليف الســفن السنوات السابقة فلا تظهر آنئذ ، مثلما تؤثر على المعاصرة للدفع فتنخفض الايرادات ٠

كما حدث أن قام ديرفيو بالتصديق على قائمة حســابات بتــاريخ ٩ ابريل ١٨٥٩ ، عما هو مطلوب من المجيدية نظير توريد مهمات بحــرية

س فرنك
لها من البحرية ، وتم قيد المطلوب منها بأكثر من قيمته بنحو ٥٥ ٢٧٤٩٥
بارة ـــص
وذلك نتيجة اعتماده مبلغ ٢٥ ٣٧١٤٣ كان مستحقا عليها بعملة الفرنك بدلا من القرش التى كان مستحقا بها ، ونتج عن فرق العملة هــذا المبلغ المشار اليه ، وتذكر الوثيقة ما نصه « فلما تحقق لنا ذلك استدعينا جناب الخواجة درفيوه المدير السلف ٠٠ ومن بعد ما صادق على الغلط (الخطأ) استقر الرأى على اضافة الفرق على الحكومة مقابلة ما خصم لها بالغلط فى القايمة المتقدم ذكرها » (١٥٦) ٠

أما الوثيقة المؤرخة فى ١٥ ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) وهى مكاتبة الى توكيل المجيدية بجدة ، فتكشف عن تقليد غريب فى قيام هذا التوكيل بصرف قيمــة مرتب قنصل فرنســا بجدة أو ما يطربه من الدراهم نظــير تحريره كمبيــالات باســم ناظر المجيدية ترســل الى فرنسا لتحصيلها (١٥٧) ، وعلى الرغم من أن هذه المكاتبة صدرت بعــد اعفــاء ديرفيو من المجيدية الا انها حملت فى طياتها عدة أمور منها ان هذا التقليد كان متبعا به فى عهد السلف ، وقد كانت تتم مخاطبة قنصل فرنسا قبل ذلك للمسيو ديرفيو وقد سعى ديرفيو بعد تركه الادارة لاستمرار تلبية احتياجات هذا القنصل ، وكان ذلك يتعارض مع عدم كونها جهة مصرفية وانما شركة تجارية تلزمها السيولة النقدية ، واذا كان هذا المسلك يدين

---

(١٥٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٩ صادر عربى افرنكى الادارة ، مكاتبة بتاريخ ٢٣ رجب ١٢٧٩ من مدير الوابورات الميرية الى قومندان البحرية ، ص : ٣٢٤ ٠

(١٥٦) ـ : سجل صادر المجيدية عام ١٢٧٨ هـ ، وثيقة رقم ٢٣ بتاريخ ٢٧ جا (جمادى ثان) ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى ناظر المالية ، ص : ٣٦٥ ٠

(١٥٧) ـ : سجل م/٦/١/٨ صادر المجيدية ، مكاتبة رقم ٢٠ بتاريخ ١٥ ر (ربيع ثان) ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بجدة ، ص : ١٥٢ ٠

فى الوقت ذاته عبد الرحمن رشدى بك خلفه ، الا أنه يكشف عن نفوذ ديرفيو الذى كان آنئذ العضو الأجنبى الوحيد فى مجلس ادارة المجيدية ٠

وقد ارتبط بهذا الجانب من الحرص على المصالح الفرنسية أمران ، أولهما : تشجيع محمد سعيد باشا نفسه لأبناء هذه الجالية ، وثانيهما : ما انعكس على الشركة المجيدية وأملاكها فيما بعد ، مثلا : أنه حين أعطيت شركة الميساچيرى الفرنسية امتيازا لانشاء الحوض العائم بالسويس ، فان مقر توكيل المجيدية بالسويس هو الذى اتخذ مقرا للشركة الفرنسية لمدة ثلاث سنوات (١٥٨) ، ومن المرجح أن ادارة المجيدية لم تقدم دفاعا عما يؤثر على كفاءة عملها ، وانما كان عليها أن تبحث عن مقر جديد أسندت مهمة انشائه للمسيو دوبوال (١٥٩) ٠

وازاء تشجيعات الباشا التى كانت ترضى آمال ديرفيـــو ، لم يكن بعيـــدا عن سعيد باشا من أن يدفع الثمن ويجيئه ذلك سريعا من خـــلال احدى سفن المجيدية ، حيث ســـمح ديرفيـــو لفرديناند دى لســـبس بأن يستأجر السفينة البخارية « سعيد » التى كانت فى ميناء الاسكندرية ، ولا شك كان ذلك يوافق رغبة ديرفيو حيث كان صهره كوينج بك ، أحد أعوان دى لسبس ، ولم يكن هذا النهج يوافق رغبة سعيد باشا ، اذ حدث أن اشتدت ضغوط الباب العالى وأصدر أوامره فى ١٢ مايو ١٨٥٩ بايقاف أية أعمال لحفر برزخ السويس ، واضطرب سعيد باشا ، وأصدر أوامره الشفوية الى كل من محافظ دمياط والدقهلية لمنع دى لسيبس من ابتياع الطعام أو استئجار قوارب ينقل عليها ماء الشرب أو الأطعمة وغيرها فى محاولة لعرقلة مسيرة الحفر ، ونفذت أوامره تلك (١٦٠) ، أما السفينة سعيد ، فانه لم يكن متوقعا من ادارة ديرفيو أن تترك دى لسبس فى مأزق حتى لو تعارض ذلك مع رغبات الحكومة ، ومن ثم فقد حاول تقديم أقصى عون له ، ولذا استمرت السفينة فى عملها خلال فترة الأزمة ، وقد أورد الدكتور الشبناوى عن أهمية ما أدته هذه السفينة فقرات من رسالة بعث

---

(١٥٨) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/١٠ صادر الادارة ، مكاتبة رقم ١٤ فى ٨ شوال ١٢٧٨ (أبريل ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى محافظ السويس ، ص : ٣٣ ٠

(١٥٩) ـ (ديوان معية تركى) : دفتر ٥٣٠ معية تركى ، بدون نمرة بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ هـ من دولة القائمقام اسماعيل الى الاعتاب الداورية ، ص : ٣٦ ٠

ـ محفظة ٢٩ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ١٢٨ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ من اسماعيل الى ولى النعم ٠

(١٦٠) د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ، جـ ١ ، ص ـ ص : ٢٧٦ ـ ٢٨٤ ٠

بها دى لسبس الى أخيه بباريس فى ٤ يونيو ١٨٥٩ ، يذكر فيها «استطعت أن أستأجر سفينة بخارية من الحكومة المصرية وأن أنقل عليها فى وضح النهار وبدون أية مقاومة المستخدمين والعمال الأجانب الى بور سعيد وكذلك المهمات اللازمة لمواصلة الأعمال التى تباشرها » (١٦١) .

ومن المرجح أن هذه الوقائع كانت ضمن الأسباب التى شرع مصطفى فاضل باشا على أثرها الى تقديم استقالته من رئاسة الشركة وهى التى لم تقبل ، ولكنها كانت أيضا ضمن العوامل التى أدت الى تقليص دور الأجانب فى المجيدية واعفاء ديرفيو من نظارة ديوان العموم فى ٣٠ ابريل ١٨٦٠ ، وان كان هناك قول يرى أنه لما أوشكت المجيدية على الانهيار تركهـا لكى ينشىء مصرفه الخاص » (١٦٢) ، وبتعبير آخر لكى يبحث عن فرصة كسب أفضل ، ولا يبقى بعد ذلك من تعليق سـوى ما ذكره لاندز فى كلمتين « انتهازية ديرفيو » (١٦٣) .

ويقدم هذا النموذج صورة لما عاشته مصر فى تلك الفترة ، حيث المشروع الذى لم تبخل الحكومة فى منحه التشجيع ، لكن مع ترك المجال للعنصر الأجنبى دون حسابات دقيقة جلبت له عناصر الافساد من الداخل ، حيث لم تهتم هذه العناصر بالصالح المصرى فى هذا المشروع وانما كان جل اهتمامها بحسابات الفـائدة التى يمكن أن تجنيها من ورائه ، ومع ذلك فحين أفاقت الحكومة لم يكن أمامها بدا من دفع المكافآت أو التعويضات ، وها هو ديرفيو ذاته يصدر بشأنه أمرا كريما فى ١٠ رمضان ١٢٧٨ هـ (فبراير ١٨٦٣) يقضى « بصرف ٢٠٠٠٠٠ قرش » (١٦٤) ، وذلك فى نظير مكافآته لسابق خدمته وفصله من الخدمة وهى التى تسلمها نيـابة عنه الخواجة مكسيموس سكاكينى بموجب توكيل فى٣ يوليو ١٨٦٣(١٦٥).

وتجـدر الاشـارة الى أن اعفاء ديرفيو من منصبه ، قد تم فى وقت شهد خروج غالبية المساهمين الأجانب من المجيدية ، ولكن رغم ذلك فقد استمر عضوا فى مجلس ادارتها ، وكان الأجنبى الوحيد برفقة الأربعة

---

(١٦١) المرجع نفسه : ص : ٢٨٥ .

(١٦٢) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(١٦٣) نفسه ، ص : ١١٠ .

(١٦٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ سجلات مجيدية) : سجل م/٦/٣/٤ صادر عربى أفرنكى الادارة ، ص ٩١ .
ـ رقم ٥٢٥ بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٧٩ هـ من مدير الوابورات الميرية الى أمين صندوق الكومبانية .

(١٦٥) المصدر نفسه .

المصريين ، ويرجح أن ذلك كان مرتبطا بعلو مكانته بين الجالية الفرنسية ، بالاضافة الى مصالحه المالية التي وجدت طريقها لهذه المشروعات بعد انشاء مصرفه الخاص في أول ديسمبر ١٨٦٠ (١٦٦) ، وربما دفعته هذه المصالح للمشاركة فى تأسيس شركات البحرية التجارية فى عهد اسماعيل باشا ، فاستمر فى مجلس ادارة الشركة المصرية ومن بعدها العزيزية .

أما من حيث خلفه فى منصب نظارة عموم المجيدية ، فقد تولاه عبد الرحمن رشدى بك بتاريخ ٣٠ ابريل ١٨٦٠ بناء على قرار الجمعية العمومية (١٦٧) ، ولعل اختياره عن طريقها يؤكد أنه كان من بين أعضائها أى مساهمى المجيدية ، بالاضافة الى ذلك ما ذكره البعض من أنه كان من خاصة سعيد باشا ، وقد أهداه مطبعة بولاق فى ١٣ ربيع الثانى ١٢٧٩هـ (أكتوبر ١٨٦٢) (١٦٨) ، وقد تولت هذه المطبعة طباعة ما تحتاجه المجيدية من دفاتر وسجلات ومستندات باللغة العربية (١٦٩) ، حيث كانت هذه المطبوعات قبل ذلك - فى عهد ديرفيو - باللغة الفرنسية .

وتشير الوثائق الى أنه استمر فى منصبه هذا ، لما بعد تصفية المجيدية ، وتحويلها الى مصلحة حكومية ، حيث أشارت لذلك مكاتبات متعددة منها أمر عالى صادر بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) يتعلق بالافادة عن تطبيق القانون الهمايونى فى أمور الدعاوى ، بصفته ناظرا للوابورات الميرية (١٧٠) وآخر مؤرخ ١٨ شعبان ١٢٧٩هـ (فبراير ١٨٦٣) بصفته مديرا لها يتعلق بايفاده فى مهمة لأوربا لمحاولة الغاء بعض

---

(١٦٦) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(١٦٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجيدية) سجل م/٦/٤/٣ صادر وارد المدير ، مكاتبة رقم ١ بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٦ هـ (مايو ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى وكيلها بالسويس وآخرون ، ص : ٣ .

(١٦٨) ومما يذكر أنها استمرت معه زهاء ثلاث سنوات ، وقد منحه الخديوى اسماعيل امتياز نشر الوقائع فى ٧ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) ، الى أن اشترت الحكومة المطبعة عام ١٨٦٥ وشرعت تصدر الوقائع منذ ٢٥ نوفمبر فى العام ذاته .

- د. ابراهيم عبده : الصحافة المصرية (بحث) اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عام ، ص : ٣٦٣ ، - أمين سامى : مرجع سابق ، مجلد ٢ من ج٣ ، ص : ٤٥٤ .

- رمزى ميخائيل جيد : تطور الخبر فى الصحافة المصرية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٥ ، ص ، ص ٥٨ ، ٥٩ .

(١٦٩) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/٦/٤/٤ وارد عربى ، بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٧٩ من وكيل مطبعة عبد الرحمن رشدى للمدير ، ص : ٢٨ .

(١٧٠) نفسه (ديوان معية سنية) : محفظة ١٠٢ أوامر ملف ١٦ جهات متفرقة أمر رقم ٢٧٣ بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ « مقيد بالدفتر ٥٢٦ ص ١٩ قسم ثانى سايره الى عبد الرحمن رشدى بك .

المشتريات غير اللازمة التي سبق أن أوصى عليها الوالي السابق سعيد باشا أحد التجار المقيمين في ايطاليا (١٧١) ، وثالث مؤرخ في ١٩ شعبان ١٢٧٩ هـ / فبراير ١٨٦٣ بصفته مأمور مصلحة الوابورات الميرى بالبحر الأحمر ، يتصل بذات المهمة وتعيين عبد الله بك وكيل المصلحة نائبا عنه أثناء الغياب (١٧٢) .

وتكشف مسيرة ادارته عن اكتشافه عدة مخالفات وقعت في عهد سلفه أدوار ديرفيو منها ما سبق تناوله ، وقيامه باستدعائه ومواجهته ، واقرار ديرفيو بذلك ، وانه كان يمضي قدما في النهوض بالادارة ، ولكن لما كانت ظروف توليته قد شهدت تقهقرا وانحدارا صوب تصفية المجيدية، بدءا من تصفية المساهمات والعمالة الأجنبية وانتهاء بايقاف عمل سفينتي المجيدية في البحر المتوسط وهما سعيد ، تمساح بموجب قرار الجمعية العمومية في ٣٠ أبريل ١٨٦٠ (١٧٣) ، وردهما للحكومة ، وبين هذه وتلك سلبيات الماضي التي لم تقتصر على المخالفات المار ذكرها ، وانما وجد أيضا حسبما تورد الوثيقة « مقيد على الحكومة ما ينوف عن مليون ونصف فرنك نظير عليها لغاية شهر ابريل ١٨٦٠ .. » (١٧٤) ، ومن ثم كان طلبه مندوبا من المالية للمحاسبة .

واذا ما تركت ديون الحكومة المتأخرة أو مخالفات ديرفيو ، نجده يعيد قراءة الاتفاقيات السابق عقدها في عهد سلفه بين الشركة وبعض المتعهدين بتوريد احتياجاتها ، فكان مما أمكنه الوقوف عليه وجود شكاوى من العاملين بسفن البحر الأحمر من المأكولات (*) التي يقدمها اليهم المتعهد بذلك « الخواجة اسكوفيه » لدرجة أدت الى فرار بعضهم ، فذكر في اخطاره المؤرخ ١٧ يونيه ١٨٦٠ للخواجه المذكور سوء ما يقدمه وكذلك

---

(١٧١) نفسه : ملف ١٤ أمر رقم ٥٢٣ في ١٨ شعبان ١٢٧٩ مقيد بالدفتر ٥٢٦ قسم ثالث سايره ص : ٥٥ .

(١٧٢) أمر بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٧٩ هـ ، مقيد بالدفتر ٥٢٦ ، ص ٥٥ عن : أمين سامي : مرجع سابق ، مجلد ٢ من الجزء الثالث ، ص : ٤٦١ .

(١٧٣) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ صادر المجيدية ، مكاتبة رقم ٢٦ في ١٦ ج (جمادى أول ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) من مدير القومبانية الى سعادة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ .

ـ سجل م/٦/٣/١ صادر عربي ، مكاتبة نمرة ٤ بتاريخ ٦ ش (شعبان) ١٢٧٧ هـ من مدير المجيدية الى ناظر المالية ، ص ٣٤ .

(١٧٤) نفسه : سجل م/٦/٣/١ صادر عربي أفرنكي ، مكاتبة رقم ٤٩ في ٢٧ ل (شوال) ١٢٧٧ (مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر المالية ، ص : ٢٩٣ .

(*) سيتم الحديث تفصيلا عن شئون الأفراد في الفصل التالي (ادارة السفن وشئون الأفراد) .

الأسعار التي يورد بها مرتفعة جدا عما هو في السوق (١٧٥) ، اتخذ ذلك الموقف ، رغم أن الشكاوى كانت مستمرة قبل توليه الادارة ولكن لم يتخذ بشأنها أى موقف حاسم آنئذ ، ولما كان العقد الموقع متبقيا على انتهائه ثلاث أشهر من تاريخ ذلك الاخطار لذا عرض على الخواجة المذكور أن تدفع الشركة عشرين ألف فرنك تعويض في مقابل فسخ العقد ، وعملا على راحة العاملين بالشركة ، لكن اسكوفيه طلب خمسة وثلاثين ألف فرنك ، لذا أجابه بأن ذلك المبلغ لن يتم دفعه وعليه اتمام المدة بشروط جددها في اشراف وكيل السنبوس وحكيم (طبيب) الشركة ثم مندوب من العموم ، ويحق لمن لا يرغب في مأكولاته التعامل مع سواه وتصرف لهم الشركة بدل مأكل ، يتم خصمه مما يتم دفعه للخواجة المذكور أما هو فيتكفل فقط بمن يقبل تناول مأكولاته ، منهيا اخطاره بأن الشركة مصممة على عدم تجديد العقد معه (١٧٦) .

ولكن وعلى الرغم من ذلك ، فإن محاولاته الادارية الاصلاحية هذه قد جاءت متأخرة ، حيث ما تبقى من المجيدية كان مجرد أربعة سفن تعمل بالبحر الأحمر ، وكان عليه الحفاظ على حسن متابعة وادارة أمورها ، الى أن آلت لمصلحة الوابورات الميرية ، التي استمر مديرا لها حتى بدايات عهد اسماعيل باشا ، الذى وجده كفئا فأرسله الى أوربا في المهمة السابق الاشارة اليها ، ومن المفارقات ألا يوجد اسم هذا الرجل بين مؤسسى الشركة المصرية التي آلت اليها موجودات مصلحة الوابورات الميرية ، ومن المرجح تفسيرا لذلك أنه رغم توليه مثل هذا المنصب أو حصوله على البكوية لم يكن من ذوى الثروات ، حتى أن البعض ذكر عنه حين أهداه سعيد باشا مطبعة بولاق كان ذلك «ليستعين بها على زيادة دخله وتوفير معاشه»(١٧٧) .

غير أنه بعد تصفية مصلحة الوابورات ، أسند له اسماعيل باشا رئاسة أول مجلس يتم تشكيله للاشراف على شئون السكة الحديد في مصر(١٧٨)، الى أن يطالعنا أمر عالى الى نوبار باشا بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٢هـ (ديسمبر ١٨٦٤) ينص على رفت عبد الرحمن رشدى بك من ادارة مصلحة السكك الحديدية وتعيين بدلا منه ، وهي المصلحة التي ضمت منذئذ الى ديوان الأشغال العمومية تحت نظارة نوبار باشا (١٧٩) .

---

(١٧٥) نفسه : سجل م/٦/١/٨ صادر عربى افرنكى الادارة ، مكاتبة بتاريخ ١٧ يوليو ١٨٦٠ من مدير المجيدية الى الخواجة اسكوفية ، ص : ١٣ .

(١٧٦) المصدر نفسه .

(١٧٧) رمزى ميخائيل جيد : مرجع سابق ، ص : ٥٨ .

(١٧٨) د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٥ .

(١٧٩) أمين سامي : مرجع سابق ، مجلد ٢ من الجزء الثالث ، ص : ٥٨٢ .

أما بالنسبة للشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية التى تأسست فى مايو ١٨٦٣ وباعت لها الحكومة ستة سفن بخارية ، كفلت لها محاور نشاط بالبحرين الأحمر والمتوسط ، وشرع مؤسسو الشركة فى العمل على إتساع نشاطها بزيادة أعداد السفن ، ولذلك فإن المهام التى ألقيت على كاهل ديوان العموم فى هذه المرحلة التأسيسية كانت عبئا ثقيلا سواء من حيث متابعة حركة رأس المال أو تلبية احتياجات السفن وغيرها مما يلزم لنشاط الشركة ، من ثم كانت عملية اختيار من يتولى مسئولية ديوان العموم فى هذه المرحلة ذات أهمية خاصة ، اذ يلزمه التمتع بثقة المؤسسين ، حيث اعتبرت هذه الشركة احدى صور التضامن ــ وهى السمة التى سبق التدليل على أنها كانت من سمات مثل هذه المشروعات ــ بالاضافة الى كونه من ذوى الخبرات الملاحية والادارية والمكانة الاجتماعية ، لذلك جاء قرار مؤسسى الشركة المؤرخ ٢٩ محرم ١٢٨٠ هـ (يوليه ١٨٦٣) والخاص بترتيب الشركة ينص على أن مدير العموم هو حسين شيرين باشا (١٨٠) ٠

وكان من الطبيعى البحث عن المؤهلات الوظيفية التى أهلته لهذا المنصب ، حيث استمر شاغلا له لفترة تالية فى الشركة العزيزية وان أول ما يرد فى هذا الجانب ، انه كان من الذوات مؤسسين الشركة المصرية ، وضمن الأعضاء العشرة فى مجلس ادارتها ، ونص البند الحادى عشر من نظاماتها على أنهم المديرون لها مدة الخمسة عشر سنة الأولى من تأسيسها (١٨١) ، ثم حددت لائحة العزيزية المدة ذاتها بالخمس سنوات الأولى حتى سبتمبر ١٨٦٨ (١٨٢) ٠

وأما من حيث الخبرات ، فقد كان أحد القادة البحريين العظام الذين تخرجوا من المدرسة البحرية التى أنشئت فى عهد محمد على ، كما أنه ارتقى مناصب هامة ، فهو حين وجهت له ادارة العموم كان مأمورا لضبطية الاسكندرية منذ ١٤ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) (١٨٣) ، وفيما بعد حين أصبح مديرا لعموم الشركة العزيزية كان محافظا للاسكندرية ثم

---

(١٨٠) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى (قرارات جمعية الشركة) الملف الأول ، قرار بتاريخ ٢٦ محرم ١٢٨٠ من محمد حليم باشا الى مأمور ضبطية اسكندرية ومدير القومبانية المصرية ٠

(١٨١) نص البند ، « نظامات العزيزية » ٠

(١٨٢) الملحق نفسه : البند (٣٢) ٠

(١٨٣) ــ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص ص : ٣٨٦ ، ٣٨٧ ٠

ــ د٠ محمد محمود السروجى : مرجع سابق : ص : ٦٣١ ٠

عضوا بمجلس استئناف اسكندرية (١٨٤) ، من ثم يمكن القول بأنه كان مؤهلا لتولى هذا المنصب ، وتكشف مسيرة توليه مسئولية ديوان العموم ، ان هذا الديوان قد طرأ عليه التحول من الشركة المصرية الى العزيزية .

فبالنسبة لفترة بدايات النشاط تكشف الوثائق عن حسن سيرها وتحقيقها أرباحا ، وقد بلغت أرباح السنة الأولى والثانية نحو ٣٢٨٣٧ جنيه لرأسمال ٨١٢١٤٠ جنيها ، وذلك حسبما جاء بالوقائع المصرية فى نوفمبر ١٨٦٥ (١٨٥) .

ففى السنة الأولى أى الشركة المصرية كانت عمالته تبلغ نحو ١٩ فردا، وهو فى هذا اتسق مع حجمه الذى قرره المؤسسون ، وغدا تشكيل الديوان نموذجا مصغرا للادارات ، حيث العلاقة المباشرة بين مدير العموم وموظفى الديوان ، الأمر الذى حقق يسر المتابعة ، ومباشرة المسئولية سريعا ، وكان يساعد الديوان على تأدية عمله بكفاءة عدة عوامل فى مقدمتها : انتظام سداد حصص رأس المال ، وهذه لم تحقق السيولة النقدية فحسب ، وانما وفرت جهد الديوان فى متابعات المتأخرات ، وزاد من ذلك التشجيعات الحكومية فى تذليل المعوقات ، ثانيا : محدودية الوحدات العاملة والعمالة البحرية والأنشطة ، فهذه الأمور ساعدت ديوان العموم رغم محدودية عمالته على احكام متابعة حركة الشركة وتأدية مهامه بكفاءة ، كما ساعده فى كفاءته تلك ، انتظام جماعات وقرارات مجلس الادارة التى كانت تتم كل أسبوعين ، فتساعده بذلك على حل أية مشكلات تعترضه ، وهو ما يفسر ظهور أرباح استقطبت المزيد من المشاركات وجاء على أثرها التوسع مع صدور فرمان العزيزية ، وعلى صعيد ادارة الديوان فى هذه الفترة لم تظهر سلبيات ، وقد كان نجاح حسين شيرين فى ادارة عموم الشركة المصرية وازعا لدى مجلس ادارة العزيزية على ابقائه مستمرا فى نظارة ديوان عموم العزيزية ، وصدرت له الأوامر بمتابعة الانشاءات المطلوبة للشركة عدا ما كان قائما (١٨٦) ، ثم لم يلبث مجلس الادارة أن قام بتعيينه فى ٨ ن (رمضان) ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦٥) وكيلا

---

(١٨٤) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من الجزء الثالث ، ص : ٤٦٠ .

(١٨٥) المرجع نفسه ، ص : ٨١٨ .

– دار الوثائق (دواوين الخدمات – عزيزية) : محفظة وابورات ١٨٦٣ – ١٨٦٥ ، تقرير مؤرخ ٢١ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) مقدم الى شيرين باشا .

– د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠٩ .

(١٨٦) أمر عالى فى ١٧ ذى القعدة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) الى شيرين باشا مأمور الشركة العزيزية عن أمين سامى : مرجع سابق ، مجلد ٢ من جزء ٣ ، ص : ٥٤٧ .

للمجلس بجانب نظارته للديوان بمكافأة ١٢٥٠٠ قرش شهرى ، خلاف ما كان يصرف له كمستحقات من الحكومة (١٨٧) ، وان كان قد تم ايقاف صرف هذه المكافأة فى توت ١٥٨٢ (سبتمبر ١٨٦٥) اكتفاء بما يتم صرفه من الميرى (١٨٨) ، ومكافأته فقط عن كونه أحد أعضاء مجلس الادارة وأحد المؤسسين المديرين ، ويرجح أن ذلك اقترن بالانتكاسة التى أصابت نشاط الشركة فى أعقاب انتكاسة تجارة القطن البحرية ، كما أصبح محمد شريف باشا وكيلا للمجلس بذات القرار ، ولكن بين التاريخين فبراير – سبتمبر ١٨٦٥ ، قام مجلس الادارة بمنح تفويضات لديوان العموم ، كانت فى جوهرها من اختصاصات المجلس نفسه بنص النظامات، منها قرار فى ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) بالترخيص لديوان العموم فى استخدام من يلزم ضرورى زيادة عن المحدد ، وزيادة مرتبات بعض المستخدمين من غير ذوى الرتب الى نحو ٢٠٠٠ قرش (١٨٩) ، وفى ٢٠ محرم ١٢٨٢ (يونية ١٨٦٥) منحه تفويضا آخر لم يكن ممنوحا للديوان من قبل على أساس انه ليس فى امكان مجلس الادارة التفرغ لاجراء مشتريات الشركة ، ومن ثم كان القرار على أن « ديوان العموم يكون من الآن فصاعدا نائبا عن المجلس .. فى كل مشترى كامل لوازم المصلحة من كافة المهمات والأدوات التى يرى لها ضرورة .. وله أن يرخص للفروع بما يقتضى لهم الترخيص فيه ، بتداركه بمعرفتهم حسبما يرى له موافقته .. » (١٩٠) ، وعلى اثر هذه التفويضات التى كانت بمثابة تعديلات جوهرية فى بنود اللائحة الأساسية التى لم تكفل مثل هذه الأمور لديوان العموم ، وانما اقتصر اتخاذ قراراتها على مجلس الادارة (١٩١) ، يمكن القول باتساع سلطة مدير العموم حيث أصبح مفوضا فى تعيين الموظفين دون انتظار قرارات المجلس وكذلك زيادة المرتبات حتى تبلغ عشرين جنيها ، وكذلك اجراء المشتريات .

---

(١٨٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات – عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة رقم ٣٦١١٥/٦٦٠ صورة قرار مجلس الادارة رقم ٧/١١ بتاريخ ٨ ن (رمضان) ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦٥) بامضاء اسماعيل راغب باشا .

(١٨٨) – : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار رقم ٧١/٥ بتاريخ ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) ، بامضاء محمد شريف باشا .

(١٨٩) المصدر نفسه : صورة قرار رقم ٣٩/٦٦ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) موقع اسماعيل راغب باشا .

(١٩٠) نفسه : صورة قرار رقم ٦٩/٧٤ بتاريخ الاربعاء ٢٠ محرم ١٢٨٢ (يونية ١٨٦٥) موقع اسماعيل راغب باشا .

(١٩١) سبق تناوله فى العنصر السابق « مجلس الادارة » .

قد يكون هـذا الاجراء بمثابة خطوة من المجلس لتحقيق مرونة أداء العمل وثقة منه فى حسن ادارة العموم ، ولكنه يجسد أيضا سـابقة فى عدم الالتزام بكامل نصوص النظامات ، وقد أدى ذلك الى انفـراد مـدير العموم باتخاذ قرارات كان من شأنها التأثير على مسيرة الشركة ، وعامة اذا كانت قرارات المدير منفردا لها ايجابيات فان سلبياتها تكون أكثر عما اذا كان اتخاذ القرار فى صيغة عدة آراء جماعية من مجلس الادارة ، ونتج عن ذلك ، أن أصبح ما يتخذه المجلس من قرارات انما هو اقرار ما اتخذه مدير العموم من اجراءات ، وأوجدت هذه العلاقة مؤشرا لامكانية الحصول على المزيد من التفويضات أسوة بما تم من عدم الالتزام بالنصوص وتحت شعار حاجة الشركة وامتدت سمات هذه العلاقة الى قيادات العموم ، ولذا أقدم ديوان العموم على اجراءات أخرى لم تمنح بها تفويضات ، من ذلك احتسابه أجرة نقل مشحونات من الميرى للقلاع الحجازية بأجرة كاملة بدلا من نصف أجرة حسب نص النظامات (١٩٢) ، وقد يكـون الوازع هـو تحقيق مزيد من الربح للشركة ، ولكن ذلك الاجراء يمثل اخلالا بما هـو متفق على اجرائه مع الحكومة التى تدعم النشاط ، ولذا أعاد المجلس ما تم اضافته ، بقراره فى ٧ جمادى أول ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) ، ثم كان الاجراء الأكثر خطورة هو اقدام ديوان العموم فى نهايات أغسطس ١٨٦٥ ـ نظرا لعدم انعقاد مجلس الادارة لوجود وباء الكوليرا ـ على اقتراض مبلغ ١٥٠٠٠٠ ليرة من بنك كريدى أو تريشان النمساوى بفائدة ٨٪ سنوى، تستحق السـداد بعد ثلاثة أشـهر ، بلغت بفوائدها وفرق العملة عنـد استحقاق الدفع مبلغ ١٥٢٤١٠٢٥ خمسة عشر مليون ومائتين واحـد وأربعين ألف وخمس وعشرون قرشا (١٩٣) ، ثم اقترض من ذات البنك فى أكتوبر ١٨٦٥ ٣٠٠٠٠ ليرة لارسالها الى عبد الحميد بك وكيل الشركة بلندن لزوم المشتريات ، وهذه بلغت حين استحقاقها بفوائدها بعـد ثلاثة أشهر نحو ٣٩٧٠٤٩٢ ٢٠ ثلاثة مليون وسبعة وتسعون ألف وأربعمائة اثنين وتسعين قرش ، وعشرين فضة (بارة) (١٩٤) ، واذا كان مجلس الادارة قد ناقش هذا الأمر الا أنه علق عليه باستصواب ما أجراه الديوان

---

(١٩٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة قومبانيات ، ملف تعريفة النقل بالعزيزية ، صورة قرار ٨ بتاريخ ٧ جمادى أولى ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) معتمد محمد شريف باشا بتاريخ ١٥ جمادى أول ٢٨٢ هـ .

(١٩٣) نفسه : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات هـ ، صورة قرار رقم ٣٨/١٦ بتاريخ الأحد ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥ معتمدة محمد شريف باشا فى ١٥ رجب ١٢٨٢ هـ .

(١٩٤) المصدر نفسه .

من استقراض مبلغ المائة وثمانون ألف ليرة بالفوائد والقومسيونات المتقدم ذكرها ، وبدلا من الالتزام بالادارة فى ضوء ما هو متاح من امكانيات نقدية الشركة ورأسمالها ، عرفت القروض ، ولم يكن البديل المتاح لمجلس الادارة من قرار سوى تفويض أحد أعضائه لعمل ممارسة مع أى بنك آخر لاقتراض مبلغ ٢٠٥٠٠ ليرة ، لسداد هذه المستحقات ومطلوبات أخرى(١٩٥) وهكذا لم تكن العزيزية بمنجاة من سوء المساهمات والادارة ، ومن ثم بدت ادارة شيرين للعموم فى العزيزية ليست بنفس درجة كفاءة ادارته عموم المصرية ، وقد استمرت ذات الاجراءات حتى تصفيتها وهى الأمور التى التهمت أرباح السفن وأدت الى تراكم الديون ·

فعلى صعيد المساهمات وضح من عروض سابقة تقاعس البعض منهم عن سداد بقية ربع رأس المال المطلوب ، كذلك لم تقر الجمعية العمومية طلب مستحقات أخرى من رأس المال ، وعلى صعيد الادارة فالمجلس لم تكن تنتظم جلساته وكان يفوض ديوان العموم فى أمور جوهرية من صميم اختصاصه ، ساعدت على المضى قدما فى مخالفة لوائح الشركة ، ومما زاد أمر ادارة ديوان العموم سوءا ، أنه اتسع الادارات بدرجة حالت دون الاشراف المباشر من جانب مدير الديوان أو ناظره حسين شيرين باشا ، ومن ثم تزايد نفوذ بعض الرئاسات التابعة له ، نتيجة توزيعه مهام الأعباء الوظيفية التى زادت بزيادة نشاط العزيزية ، خاصة وأن ذلك جاء فى وقت شغل فيه شيرين باشا عن المتابعة المباشرة بعد أن أصبح محافظا للاسكندرية ، وكان من أهم من تزايد نفوذهم « دميان بك » المسئول عن الادارة المالية والحسابية بالديوان ، الذى أفصحت عن سوء ادارته عدة وثائق منها مساءلة صفر بك وكيل عموم العزيزية له فى ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) ، التى ورد بها عدم قيام المذكور باحتساب فوائد تأخير عما هو مستحق للشركة لدى بعض الجهات وحسبما عبرت الوثيقة ، لأن ذلك « مبنى على التساهل » ، كذلك عدم احتسابه مصروفات ضمن حسابات بعض السنوات التى تم صرف أرباحها ، وكذلك عدم اتمام جرد الموجودات فى مواعيدها ، ومخالفة نصوص النظامات فى حجز قيمة استهلاك الآلات والسفن ، وغيرها من الاجراءات التى ساعدت على اخفاء حقائق الشركة (١٩٦) ، ومنها ما اعترف مجلس الادارة به فى النهاية ،

---

(١٩٥) نفسه ·

(١٩٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ ـ ابريل ١٨٦٩ ، وثيقة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) سؤال موجه من صفر بك وكيل العموم الى دميان بك محاسبجى العزيزية ·

ـ محفظة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (مايو ١٨٦٩) عن بيان =

عندما قدم تقريره للجمعية العمومية فى ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦هـ/٢٢ مارس ١٨٧٠ حيث ذكر ما نصه أن « الموجودات بها نقص فى القيمة بلغ ٢٦ بارة ٥٢ قرش ٤٦٦٣٥٢ جنيها وهذا المبلغ لغاية الآن ما صار استنزاله من راسمال الشركة بالميزانيات السابق تقديمها لحضراتكم » (١٩٧) ٠

كذلك أورد أن مصروفات اصلاح السفن البالغ قدرها ١٢ بارة و ٧٩ قرش و ١٧١٢٦٦ جنيه قد تم اضافتها فى السنوات السابقة على أثمان السفن بدلا من خصمها مع المصروفات ، وهذه ذكر فى شأنها ما نصه « ٠٠ ولأجل تصليح هذا الغلط ينبغى استنزال هذا المبلغ من قيمة أثمان الموجودات الاسمية » (١٩٨) ، ثم يضيف « أن الشركة ورد بدفاترها مبالغ مستحقة لها لدى الغير نحو ٢٩ ليرة و١٢ قرش و٢٠١١٣٠ جنيهـا ، وهذا المبلغ على حد تعبير الوثيقة « ما صار الاقرار عليه من الجهات المقيد عليها ، بل تراءى أنه ربما أن يستنزل منه نحو ٤٠٠٠٠ جنيه » (١٩٩) ٠

وعلى الرغم من هذه المخالفات الادارية والماليـة التى كانت من أهم الأسباب التى أدت الى تراكم الديون وسارت بالشركة العزيزية صـــوب التصفية ، الا أنه طرت الحقيقة الواضحة فى أن السفن فى حد ذاتها كانت مصدرا لايرادات تفوق مصروفاتها ، وهو ما أورده ذات التقرير المؤرخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٧٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ أى قبل أن تؤول للحكومة بأشهر قليلة من أن التحسينات التى أدخلها مجلس الادارة نتج عنها زيادة فى نقل الركاب والبضائع عن السنة المنتهية ١٥٨٥ ق (سبتمبر ١٨٦٩) مبلغ ٣٧٣٣٦ جنيه (٢٠٠) ، وهى الاجراءات التى تمت بايقاف بعض خطوط السير وزيادة تعريفة الشحن ، مما يوضح أن السفن لم تكن سببا جوهريا فى سوء حالة الشركة ، وانما كان سوء الادارة مع نظم عمل مجلس الادارة والجمعية العمومية من أهم العوامل الجوهرية التى أدت الى التصفية ٠

وبعـد تحـويل العزيزية الى مصلحة حكومية هى مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى بدايات مايو ١٨٧٠ ، أصبحت الادارة كاملة لديوان

= المواد السابق التداول فيها بمجلس ادارة العزيزية شهر أبريل ١٨٦٩ ، موقعة من صفر بك وكيل العموم ٠

(١٩٧) نفسه : المحفظة الأولى : (المؤسسين ـ الجمعية العمومية) ، وثائق بتاريخ ٢٠ ذو الحجة ١٢٨٦ هـ/٢٢ مارس ١٨٧٠ مذكرة الجمعية العمومية المنعقدة بديوان الداخلية بالمحروسة وتقرير مجلس الادارة ، ص : (١) ٠

(١٩٨) المصدر نفسه ٠

(١٩٩) نفسه ٠

(٢٠٠) المصدر نفسه ٠

العموم فى مسئوليته تحت اشراف ديوان المالية ، الذى استمر كذلك حتى بعد اعادة تشكيله فى هيئة نظارة فى ٢٨ أغسطس ١٨٧٨ (٢٠١) ، واستمر هذا الديوان فى مقره السابق بالاسكندرية ، وفى اشارة لاحقة ذكرت أن طرنوبك (ترنو) هو الذى تولى منصب مدير الوابورات الحديوية وقد كان أحد وكلاء العزيزية من قبل (٢٠٢) ، ثم أسندت مهام الاشراف عليه منذ عام ١٨٧٢ الى مصطفى العرب باشا » (٢٠٣) .

وحسبما ذكر البعض فقد أسندت له الى جانب عمله هذا ـ كمدير لمصلحة الوابورات ـ وكالة الجهادية أثناء الحرب التركية الروسية ١٨٧٨/٧٧ (٢٠٤) ، وان كان يرجح تولى تيرنو بك منصب المدير ثانية نيابة عنه حسبما قرنته الوقائع بهذه الصفة فى ابريل ١٨٧٧ (٢٠٥) ، وفى عهدهما كان ضمن اشرافهما أيضا الانجرارية بنهر النيل ، التى كانت من موجودات العزيزية ، وفى عام ١٨٧٥ ضم للمصلحة الحوض العائم الذى كان قد تم تشييده لاصلاح السفن بميناء السويس ، كما أنشئت لحسابها ورشة كبيرة لاصلاح السفن بترسانة الاسكندرية ، وفى عام ١٨٧٩ أضيف لادارتها الحوض العائم (٢٠٦) .

وتكشف الاحصاءات عن أن أعداد السفن البحرية التى كانت تعمل فى المصلحة كانت نحو ست وعشرون سفينة ، وهى ذات الاعداد التى وجدت فى الشركة العزيزية ، وساعدت على حد قول معاصرها على مبارك « على فك الديار المصرية من أسر السفن الأجنبية .. وتحقق لمصر من خلالها الاجتهاد حتى زاحمت جميع الدول » (٢٠٧) ، واذا تركنا هذه الأهمية

---

(٢٠١) أمين سامى : مرجع سابق ، مج٣ من ج٣ ، ص : ١٥٥٠ ، ـ حسن محمد درويش : مرجع سابق ، ص : ٢١ .

ـ فؤاد كرم : مرجع سابق ، ص : ٧ .

(٢٠٢) الجوائب (جريدة) : العدد ٦٢٦ الاربعاء ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٩/٢٦ فبراير ١٨٧٣ .

(٢٠٣) أمين سامى : المرجع السابق مج٢ من ج٣ ، ص ص : ٥٣٣ ، ٥٣٤ .

(٢٠٤) ـ د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ ، ـ زكى محمد مجاهد : مرجع سابق ، ص : ٥٧ .

د.محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦٦٢ .

(٢٠٥) الوقائع المصرية : العدد ٧٠٤ بتاريخ الأحد ٢٤ ربيع أول ١٢٩٤ هـ/٨ أبريل ١٨٧٧ .

(٢٠٦) د. أحمد عبد الهادى : نهضة البحرية التجارية (بحث اسماعيل بمناسبة مرور ٥٠ عاما على وفاته ، ص : ١٥٢ .

ـ د. أحمد عبد المنصف : المرجع السابق ، ص : ٧١٧ .

(٢٠٧) على مبارك : الخطط الجديدة ج٧ مج٢ ، ص : ٨٤ .

واتجهنا الى حيز عمل الادارة ، لوجدنا انه كان على مصلحة وابورات البوستة الخديوية أن تغطى الديون المتراكمة سدادا لمستحقات العزيزية ومصروفاتها ثم تحقق الايرادات ، حقيقة لقد استغرقت تلك المطلوبات سنوات طويلة لكنها لم تلبث أن حققت ايرادات بلغت عام ١٨٧٩ مبلغ ١١٨١٠ جنيها ، ومن ثم يمكن القول أن أنشطة السفن البحرية كان بمقدورها تحقيق أرباح ، ولكن متى حسنت ادارتها ووجدت فى ظروف ملاءمة ٠

واذا كان هذا العرض قد تناول الادارة العمومية للبحرية التجارية المصرية ابان مسيرتها فى فترة البحث ، من خلال عناصرها الثلاث الجمعية العمومية ، مجلس الادارة ، ديوان العموم ، فى حالة الشركات ، واستمرارية ثالثهما فى حالة كونها مصلحة حكومية ، فان هذا التنازل كان يعبر فى الواقع عن الاطار العام للادارة ٠

أما الاطار الخاص فهو ما نعنى به ادارة السفن ذاتها ، لأن هذه هى الركائز الأساسية التى كان يقوم عليها النشاط ، كما أن العاملين فى السفن ذوى طبيعة عمل خاصة ، لتواجدهم فى مجتمع السفينة البعيدة فى عرض البحر ، ومن ثم فقد كانوا أشد حاجة الى وجود نظم وتعليمات تنظم علاقتهم بالادارة العمومية ، مثلما تنظم علاقاتهم معا ، وهو ما يعرض له الفصل التالى ٠

الفصل الرابع

ادارة السفن وشئون الأفراد

في أعقاب تناول الادارة العمومية للبحرية التجارية ، تبدو أهمية افراد عرض خاص لادارة السفن ذاتها وشئون أفرادها ، وذلك لكون السفن تعتبر الركائز الأساسية التى يعتمد عليها النشاط ، كما أن السفينة ذاتها تبدو بافراد عمالتها كمجتمع مستقل فى عرض البحر ، وهذا المجتمع أشد ما يكون حاجة الى وجود نظم خاصة تنظم مختلف أمور ادارة السفينة على صعيد مهام وتخصصات كل فرد ، وهذا ما يتم تناوله من خلال العنصر الخاص « طاقم السفينة » ويقصد به أولئك الذين يعملون معا فى ادارتها ابان الرحلة البحرية ٠

ولما كانت قد وجدت نظم خاصة بهؤلاء الأفراد عند الاستخدام ، فمن ثم يتم مناقشة ذلك فى ضوء الظروف التاريخية وفى اطار ما يعرف فى النظم الادارية بـ « شئون الأفراد » ، وهى النظم التى تتضمن ــ علاوة على الاستخدام ــ المرتبات والبدلات والمكافآت ونظم الصرف وما يؤثر على حركتها من جزاءات أو تغيب ، ثم الاجازات والمأكل والملبس والسكن وغيرها مما يكون منظما لواجبات وحقوق العاملين ، ويمكن عرضه فيما يلى :

أولا ــ طاقم السفينة : The Crew of a ship

يرى البعض أن لفظ طاقم لشتق من التركية ويقال له داقم أو طاقم أو طاقيم ، وقد رأى البعض الآخر أنها مشتقة من اليونانية Tayma ثم عربت بمعانيها بصيغة طقم ، وعامة فهى تطلق على المجموعات شديدة العلاقة والتلازم فيما بينها ، والتى ترتبط معا بترتيب خاص ولا تصلح الا متكاملة سواء كانت من الأشخاص أو الأدوات (١) ، ومن ثم فاللفظ يعنى مجموعة الأشخاص الذين يؤدون ــ فى تعاون وثيق ــ عملهم معا فى اطار الوحدة الواحدة ٠

وعلى هذا الأساس فان اطلاق مصطلح « طاقم السفينة » يعنى اجمالا من يعملون بها فى تعاون يتفق مع طبيعة عمل السفينة كمجتمع مستقل فى عرض البحر ، وكان هؤلاء يتكونون من الملاحين وهيئة الخدمة العامة ، حيث

---

(١) د٠ أحمد السعيد سليمان : مرجع سابق ، ص : ٩٤ ٠

يقوم الملاحون بادارة السفينة وتسييرها ، بينما تقوم هيئة الخدمة بتقديم الخـدمات لأفراد الطاقم والمسافرين ، وكان يرأسهم جميعـا الربان أو القبودان الذى يتولى قيادة السفينة (٢) ، ولذا أطلق البعض على هذا الطاقم تسمية « القبودان ومستخدمى السفينة » (٣) ، بينما أطلق البعض الآخر تسمية « المستخدمون » (٤) ، بيد أن تسمية الطاقم كانت أكثر وضوحا ودلالة ، لأن الاستخدام البحرى قد يشمل آخرين عدا هؤلاء فى الموانىء ، ولكن الطاقم هو الذى يقترن بالتلازم مع السفينة ذاتها فى سائر رحلاتها(٥)، وعامة فان هـذا الطـاقم كانت تتحدد أعـداده حسب حجم واحتياجات كل سفينة ، وكان أفراد الطاقم ينقسمون من حيث مركزهم الادارى الى فريقين: **أولهما** : بيـده السلطة والادارة وهم سوارى السفينة وضـباط الملاحة والمهندسون ورؤساء هيئة الخدمات العامة ، **وثانيهما** : من عليهم طاعة وتنفيذ الأوامر وهم البحارة على اختلاف أنواعهم كمساعدين أو مستخدمين « أنفار » ، بالاضافة الى أفراد هيئة الخدمة كالطهاة والسفرجية والسعاة وغيرهم ممن سيتم تناولهم فى العرض التالى ، وفق ترتيبهم الذى كان يرد بالوثائق (*) ٠

١ ـ سـوارى السـفينة :

يطلق عليه الربان أو القبطـان Captain وبالفرنسـية Capitaine وقد ذكر البعض أن كلمة ربان دخلت العربية عن الفارسية(٦)،بينما أورد رأى آخر أن رئيس السفينة وربانها فى الفارسية يطلق عليه « الناخذاه » وجمعه « النواخذه » مأخوذة من نا و « سفينة » و « خذا » سيد (٧) ، وفى الوثائق كان يطلق عليه أحيانا « قبودان » ويرجح أنها كانت عن التركية بمعنى « آمر » حيث يقال « قبودانلق » بمعنى رياسة السفينة (٨) ، بيد

---

(٢) د٠ نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٦٨ ٠

(٣) د٠ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى الوطنى والمختلط ، جـ ١ ، ص ، ص : ١٤٢ ، ١٤٣ ٠

(٤) كانت هذه التسمية لدى ريبيروكان يقابلها Personnal Maritime عن د٠ محمد طلعت الغنيمى : دروس فى القانون البحرى ، مكتبة عين شمس ، القاهرة د٠ت ، ص : ١٤ ٠

(٥) المرجع نفسه ، ص ص : ١٤ ، ١٥ ٠

(*) راجع ملحق رقم (٢) ، رقم (٣) بيان عمالة السفن ٠

(٦) د٠ انور عبد العليم : المعارف البحرية « بحث » تاريخ البحرية المصرية ، جامعة الاسكندرية ، ١٩٧٣ ، ص : ١٦٨ ٠

(٧) د٠ سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٢٧٤ ٠

(٨) محمد على الألسى : مرجع سابق ، ص ص : ٤١٢ ، ٤١٣ ٠

أن اللفظ الغالب كان يقال له « سوارى السفينة » (*) ، بمعنى قائدها ، وذلك حسبما كان يرد فى غالبية مكاتبات الفترة ، وكان من ذوى الرتب البحـرية ٠

أما بالنسبة للواجبـات والمسئوليات فتكاد تجمع المراجع والوثائق العديدة على أنه كان يتمتع بأهمها على ظهر السفينة فى مختلف الجوانب الفنية والادارية ، ولذلك قيل عنه منذ القدم « أنه هو السيد بعد الله على السفينة » (٩) ، فهو لم يكن متوليا فقط مسئولية القيادة وانما متابعة جميع أمورها سواء بالنسبة لأقسام السفينة أو شئون أفراد طاقمها أو ركابها ومشحوناتها ، ومتابعة القيودات الدفترية (١٠) ومعاقبة المخالفين من أفراد الطاقم المسافرين ، ويقوم بدور موثق العقود والاشراف على قيد حالات الولادة والوفيات فى دفاتره الخاصة بالأحوال الشخصية (١١) ، علاوة على الدفاتر الأخرى الخاصة بيومية السفينة وغيرها مما يلزم ، اذ أنه المسئول الأول عن اتخـاذ جميع الاجراءات والأمـور لانجاح الرحلة البحرية ، ويقوم بتقديم تقرير بحرى عقب اتمام كل رحلة بما لا يزيد عن ٢٤ ساعة ، وتقضى التقاليد البحرية بأن يكون سوارى السفينة آخر من يغادرها حتى فى حالة الخطر ، وذلك بعد الاطمئنان على جميع من فيها ٠

من أجل ذلك كانت ترد تعليمات البحرية التجارية المصرية واضحة فى التأكيد على ضرورة حسن اختيار من يتولون قيادة السفن ، ومن ذلك اشارتها الى أن القبودانات الذين يتم استخدامهم « يكونوا من أهل اللياقة

(★) يرجح أنهـا مشتقة من سوارى الفروسية رمزا للفارس الذى يعتلى ظهر الجياد ، أو السارية التى ترتفع لأعلى فى كل موضع ٠ الباحث ٠

(٩) د٠ نجيب بكير : سابق ، ص : ٢٦٨ ، وقد أورد مقابلا لذلك العبارة الفرنسية ٠ "Le Seu Maitré apprés Dien"

(١٠) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٩ صادر عربى الادارة ، رقم ٣٦٢ بتاريخ ٧ ذو القعدة ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ١٩٠ ٠

(١١) هذه الدفاتر : سند جنسية السفينة وحجة الملكية ـ نسخة من القانون البحرى ـ دفتر أسماء الملاحين مشارطات الايجار ـ تذاكر الصحة ـ بوالس شحن البضائع الصادرة ـ بوالس البضائع الواردة ـ قوائم وتذاكر الركاب ـ دفاتر حالات الطقس وسير الرحلة ٠

ـ المصدر نفسه : سجل م/٦/٣/٥ صادر عربى أفرنكى الادارة ، رقم ٣٨٧ بتاريخ ١٠ القعدة ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢) من وكيل وابورات البحر الأحمر الى قومندان بحرية ، ص ـ ص : ٢٢٨ ـ ٢٣٠ ٠

د٠ أحمد عبد الهادى : جنسية السفينة : مجلة الحقوق ، السنة الثانية ، العدد الأول ، يناير ـ مارس ١٩٤٥ ، ص ـ ص : ٨٦ ـ ٩٩ ٠

ـ د٠ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، جـ ١ ص ـ ص : ١٤٣ ـ ١٦٣ ٠

بالنظر للمعرومات البحرية والأخلاق الحميدة والأطوار المرضية » (١٢) ، والذين يتم اختيارهم من بين قبودانات السفن الحربية ، علاوة على من تجرى لهم الاختبارات •

على أن سلطات السوارى لم تكن مطلقة ، وانما يراعى فى تنفيذ مهامه بنود القانون البحرى والأوامر والتعليمات التى كانت تصدرها الادارة(١٣)، وقد سبقت الاشارة لتولى بعض الأجانب هـذه الوظيفـة فى بعض سفن الشركة المجيدية فى عهد محمد سعيد باشا الى أن صدرت التعليمات لمدير الجهادية فى ١٢ (جمادى أول) ١٢٧٦ هـ (نوفمبر ١٨٥٩ م) بضرورة تدبير قبودانات من الأهالى ، حتى يتسنى اخراج من تبقى منهم (١٤) ، وذلك ابان حركة التعريب التى واكبت اتجـاه الباشا لتلك السياسـة ، ثم تم استخدام بعضهم ثانية فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى عهد اسماعيل باشا ، وبين الفترتين كان الربابنة المصريون هم الذين يتولون أمر السفن التجارية ، مثلما استمرت عناصرهم حتى نهاية فترة البحث وقد حفلت الوثائق بأسماء الكثيرين منهم ، ومنهم من أثبت تفوقه واستحق الترقية الى رتبة القائمقام بحرى (عقيد بحرى) (١٥) ، وكان من بينهم القائمقام سرهنك بك الذى كان قائدا للسفينة الدقهلية ، ثم رقى بعد ذلك حتى صار « باشمعاونا لنظارة البحرية » ، ثم « ناظرا لدار صناعة بولاق والانجرارية » (*) •

---

(١٢) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ صادر عربى الادارة ، رقم ١٢ فى ٢ جـ (جمادى أول) ١٢٧٦ هـ (نوفمبر ١٨٥٩) من المدير الى ناظر الجهادية ، ص : ١٢ •

(١٣) كانت أكثر القيود حول عدم حقه فى شحن خصوصيات بدون أجرة ، وللمزيد : ـ فيليب جلاد : مرجع سابق مج ٤ ، الاسكندرية ١٨٩٢ ، ص : ٤٠٢ •

(١٤) نفسه ، رقم ٢٥ بتاريخ ١٢ جـ (جمادى أول) ١٢٧٦ هـ (ديسمبر ١٨٥٩) من مدير المجيدية الى مدير الجهادية ، ص : ٢٢ •

(١٥) راجع ملحق رقم (٤) بيان السفن واسماء قادتها •

(*) الأمير آلاى سرهنك بك الكبير ٠٠ ولد فى ريتمو بكريت ، وأحضره ابراهيم باشا الى مصر مع كثيرين وكان عمره لا يتجاوز السادسة ، تلقى علومه بقصر العينى سنة ١٨٢٥ م ثم نقل الى المدرسة البحرية برتبة مساعد ثان بفرقاطة الجعفرية سنة ١٨٣٠ ، ثم نقل مع المدرسة الى فرقاطة البحيرة سنة ١٨٣١ برتبة مساعد أول فى حرب الشام وصار يترقى الى أن عين سنة ١٨٤٧ قبطانا أول وأنعم عليه برتبة الصاغقول أغاسى ، وقد اشترك فى حرب القرم وكريت ، وكان قبودانا للباخرة الدقهلية من سفن العزيزية والد اسماعيل سرهنك مؤلف حقائق الأخبار عن دول البحار ، توفى ١٨٨٧ • للمزيد : المصدر نفسه ، ـ زكى مجاهد : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص ص : ٢٧ ، ٢٨ •

٢ ـ ضباط السفينة :

وكانوا من ذوى الرتب البحرية ، تراوح عددهم بين ثلاثة وأربعة تبعا لاحتياجات كل سفينة وفى مقدمتهم « المفردات » وكان يلى السوارى فى بيانات ترتيب عمالة السفن (*) ، وكان فى ذلك متسقا مع واقع واجباته ومسئولياته اذ كان نائبا للسوارى « القائد » ويعاونه فى مهامه ويشاركه مسئولياته سواء بالنسبة للسفينة أو حمولاتها ، وكذلك متابعة الاصلاح ، وكان شاغل هذا المنصب شخصا واحدا لا أكثر ، وكانت رتبته البحريه تلى رتبة السوارى فى غالب الأحيان ، وكمرادف للفظ « المفردات » فى الوثائق ، كانت تطلق عليه بحوث البحرية « كبير الضباط » ، وقد ذكرت هذه البحوث أنه كان المسئول أمام الربان عن « قسم السطح » فى ادارة السفينة ، ويتواجد فى غرفة القيادة فى ورديتى الصباح والمساء خاصة لمتابعة اجراءات الرصة الفلكية ، ولا تنقطع صلته ببقية الورديات ، كما أنه مسئول مباشرة عن شحن البضائع فى أماكنها ويوقع على ايصالاتها، كذلك عن حسابات توازن السفينة وفى مسئوليته دفتر الحوادث والصيانة وأوامر التشغيل والمناورات ، بالاضافة الى مسئوليته عن الأمن والنظام تبعا للأوامر الصادرة من السوارى ، ولديه استعداد خاص لتدريب ومتابعة ضباط الملاحة المساعدين له وكذلك الطلبة البحريين ، علاوة على ضرورة تمتعه بالدبلوماسية لحل أية مشكلات تعترض سير العمل ، ولذلك تعتبر وظيفته ادارية وفنية وتنفيذية وقيادية ، ولذا قيل عنه أنه يمارس مهامه « فى خير مدرسة لاعداده لأن يكون ربانا قديرا ممتازا » (١٦) :

وتبعا لهذه الأهمية فقد شهدت البحرية التجارية المصرية من بين رجالاتها من تبوأ مركزا هاما بعد أن كان مفردات من قبل ، ومن هؤلاء محمد أمين توفيق باشا (١٨٤٣ ـ ١٨٩٨) الذى عين باحدى بواخر الشركة العزيزية (١٨٦٤) برتبة ملازم أول بحرى ، وأصبح مساعدا لسليمان بك أبو داود سوارى سفينة طنطا (١٧) ، ثم رقى الى رتبة الصاغ بحرى (رائد) عام ١٨٧٠ ثم مفردات لسفينة حربية ثم قبودانا لاحدى بواخر مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى البحر الأحمر ، وقد شارك

(*) راجع الملحقان رقمى ٢ ، ٣ .

(١٦) عبد الحميد حمدى : البضائع المنقولة بحرا والعناية بها « ضابط أول » بحث غير منشور بمعهد دراسات الضباط البحريين الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، الاسكندرية ١٩٧٥ ، ص ـ ص : ٣٨١ ـ ٣٨٥ .

(١٧) راجع ملحق رقم (٤) بيانات السفن البخارية التى آلت لمصلحة الوابورات الخديوية .

فى حملة الحبشة وعين قبودانا للفرقاطة الحربية محمد على فى الحرب الروسية (١٨) .

وكان يعاون المفردات فى المهام بقيــة الضباط ، الأول اليوزباشي بحرى (نقيب) والثوانى والثوالث من بين الملازمين ويقال لهم « ضباط الملاحة » ، وكانت أهم مسئولياتهم هى الأمور المتعلقة بالارصاد وخطوط السير بالنسبة للخرائط والنشرات الملاحيـــة والشحن وأوراق البضـــائع واجراءات الصيانة ومختلف الأمور الملاحية بالاضافة الى متابعة أجهزة الأمن وأجهزة غرف القيادة ، علاوة على مراقبة الورديات وتنفيذ ما يصدر من السوارى ، وتجدر الاشارة الى أن السفينة كانت تنقسم الى عدة أقسام بغرض النظافة والصيانة حسب حجم كل منها ، فالكبيرة مثلا كانت أقسامها « مقدم وســط أمامى ـ وســط خلفى ـ مؤخرة » والمتوسط أو الصغيرة « مقدم ـ وسط ـ مؤخرة » ، وكان يرأس الاشراف على كل قسم منها ضابطا من هؤلاء الضباط ، ويكون مسئولا عن أفراد مجموعته (١٩) .

٣ ـ مأمــور السـفينة :

كانت هذه الوظيفة رهنا بابحار السفينة فى رحلة بحرية مجهولة المسالك بالنسبة للطاقم الفعلى القائم بالادارة،ولذلك يرجح انها كانت مؤقتة حيث لم تكن تظهر فى كشوف ترتيبات العمالة الدائمة فى السفن،وكان يطلق على شاغلها كوماندر Commander ولم يرد ذكره فى بحوث البحرية ، وانما فى وثائق الشركة المجيدية ، وفى اشارات خاصة بتعيين قبودان أجنبى يدعى لورانس زرب مأمورا لسفرية احدى السفن (٢٠) ، واشارة أخرى لتعيين واحد قبودان أجنبى (افرنكى) فى كل سفينة أثناء تدويرها بطريق الرأس وذلك أثنــاء ابحار سفن المجيــدية من البحر الأحمر الى

---

(١٨) زكى محمد مجاهد : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص : ٤٤ ، وقد أضاف انه رقى سنة ١٨٨٠ الى رتبة القائمقام ، وتولى نظارة دار الصناعة بالاسكندرية ، ثم مامور السفن البحر الأحمر ، ونال سنة ١٨٨٧ رتبة اللواء .

(١٩) عبد العزيز أبو قنديل : التنظيم الداخلى للسفينة ، مجلة الاسطول ، العدد الثالث عشر ، السنة الرابعة ، يناير ١٩٥٦ ، ص : ٣٠ .

(٢٠) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٣ صادر عربى افرنكى ، مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من مدير المجيدية الى القبودان لوراتس زرب عن بيان مأموريته ، ص ص : ٢٢٢ ، ٢٢٣ .

ـ : سجل م/٦/١/٨ صادر المجيدية ، رقم ١٣ غاية صفر ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى طاهر قبودان سوارى نجد ، ص : ١٠٦ .

الاسكندرية ، وقيل أن هؤلا « دللا » (٢١) ، وكان يتم اخطار المعية بهذه التعيينات لكونهم أجانب وفي رحلات بحرية بعيدة ٠

وقد جاء توصيف عمل هؤلاء فيما أشارت اليه مخاطبة ادارة المجيدية الى القبودان لورانس زرب بأنه مسئولا عن ادارة سفرية السفينة مدة احالتها لعهدته واعمال الشراع أى الاتجاه والمناورات البحرية وأما الادارة العمومية فهى من مسئولية القبودان المصرى أى السوارى (٢٢) ، على أن هذا التعيين كان يستتبعه وجود أفراد أجانب آخرين فى مهام مساعدة ، وكانت تنتهى مهامهم بانتهاء المهمة المعينين لها ٠

ويرجح أن هذه المهام كانت رهنا بعدم خبرة بعض قادة السفن بالابحار فى مناطق بعيدة ، ومن ثم كان ينتدب بعض الأجانب لهذه الوظيفة، وتجدر الاشارة الى أن الربابنة المصريين قد قاموا بهذه المهام بعد ذلك ، ومن ثم لم يظهر هذا المسمى فى وثائق البحرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، كما يلاحظ وجود ثمة تداخل بين هذه والوظيفة اللاحقة « القلاووظ » (*) ، ولكن اختلفت هذه الأخيرة فى كونها ضمن قوة العمل الدائمة فى السفينة ويرأسها السوارى ، أما محاولة تمييز مأمور السفينة فان ذلك لوجوده فى رحلات طويلة مجهولة للسوارى ، على عكس الخبرات التى يكون قد اكتسبها السوارى مع القلاووظ التابع لرئاسته ٠

٤ ـ القلاووظ :

كانت ترد هكذا فى الوثائق « قلاووظ » ، وأوردها الأنسى بصيغة « قلاغوز ، قلاوز » بمعنى دليل ربان السفينة (٢٣) ، وذكرته الدكتورة سعاد ماهر « قلاووز » وهو الدليل الذى يعرف عند الأوزبيين باسم Pilot الذى تأخذه السفن عند دخول الموانىء أو مرورها على السواحل الخطرة أو المضايق ، ويكون عادة من العارفين بفنون الملاحة لتسيير السفن والواقفين على تسيير الرياح ومجارى المياه والتيارات ومن المطلعين على العلوم الفلكية وغيرها ، ولذلك كان يجلس عند البروة (مقدم السفينة) (٢٤) ، بيد أن

---

(٢١) ـ : سجل م/٦/١/٤ صادر المجيدية ، رقم ١٦ بتاريخ ١٢ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٨ (مايو ١٨٦٢) من المدير الى سعادة عرفان بك بالمعية ، ص : ١٠ ، ـ سجل م/٦/٣/٢ رقم ١٦ تاريخه من المدير الى عرفان بك ، ص ص : ١١٠ ، ١١١ ٠

(٢٢) ـ : سجل م/٦/٣/٣ ، مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من مدير المجيدية الى القبودان لورالس زرب ، ص : ٢٢٢ ٠

(*) راجع ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان ، ترتيب عمالة السفن ٠

(٢٣) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٢١ ، ٤٢٨ ٠

(٢٤) د٠ سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٣٩ ، ٢٨٣ :

هذا السياق يختلف تفسيره فى ضوء الظروف التاريخية لفترة البحث حيث ينطبق هذا القول على المرشدين الذين تستعين بهم السفن لمهام مؤقتة من فئات الارشاد التى تتواجد فى الموانىء ، على عكس القلاووظ الذى كان ضمن قوة عمل السفينة أى تم تعيينه على صفة الدوام ضمن أفراد الطاقم ، أما حين تكمل بأنه « يتواجد القلاووزة فى السفن ، يكون رؤساء السفن عبارة عن قواد أو مديرين تتعلق بهم ادارة السفن فقط » (٢٥) ، فان ذلك يتداخل مع طبيعة مهـام مأمور السفرية الذى كانت تحتاجه السفن فى الرحلات البعيدة ، الغير معتادة المسلك بالنسبة للسوارى .

وفى هذا المجال فان البحوث القانونية تفرق بين المرشد والذى نعنى به القلاووظ المعين فى طاقم السفينة ، وتذكر أنه مرشد موكول اليه بصفة مستمرة توجيه السفينة وقيـادة سكانها (دفتهـا) ويعرف بالانجليزية Rudder وبالفرنسية Couvernail وما هو الا بحار يختاره الربان من أفراد الطاقم ، ولذا ينظر لأخطائه على اعتبار أنها أخطاء الربان نفسه، الذى لا ينتسب الى الطاقم (٢٥ م١) ، وهذا على عكس المرشد Pilote وكما هو واضح فان هذا القلاووظ كانت تختلف حدود مسئولياته عن مأمور السفرية الذى كان مسئولا عن انجاح مسيرة الرحلة رهن مهمته المعين لها ، كما تختلف عن طبيعة عمل مرشد الميناء أو المضيق التى كانت رهنا بمساحة مائية محددة .

نخلص من ذلك الى أن القلاووظ كان من أفـراد الطـاقم الدائمين ومسئولا أمام السوارى عن المهام الارشادية للسفينة أثناء رحلاتها البحرية .

٥ ـ الحـكيم :

كان يرد هكذا فى الوثائق « حكيم » ويقصد به طبيب السفينة ، وقد أشارت وثائق المجيدية الى تعيين حكيم بكل سفينة قبل أغسطس ١٨٥٩ ، وقد كانت ماهيته الشهرية ٥٠٠ قرش بالاضافة الى ٤٥ قرش بدل تعيين، ويرجح أن هؤلاء الأطباء كانوا فى بداية الأمر من الأجانب ثم تم استخدام مصريين حيث جاء فى احدى المكاتبات المؤرخة أول يوليو ١٨٦٠ م أنه « صار تعيين أول حكيم من الحكما أبناء العرب وفى يومين من تاريخـه يتوجه للسويس » (٢٥ م٢) ، وكان المتبع فى ذلك هو مخاطبة البحرية التجارية

---

(٢٥) المرجع نفسه ، ص : ٢٨٤ .

(٢٥م١) د. محمد كامل أمين ملش : الملاحة الداخلية فى التشريع العربى .. ، ص ، ص : ١٢٢ ، ١٢٣ .

(٢٥م٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ صادر =

لمجلس عموم الصحة كي يتم ترشيح ماتحتاجه من الأطباء (٢٥ م٣) ، وبعد أن ساءت أحوال الشركة المجيدية تم اقتصار تواجد الأطباء على اثنين فقط في مينائي السويس وجده بالبحر الأحمر لتلبية الاحتياجات بدلا من تواجدهم بكل سفينة (٢٦) ، وأينما وجد الطبيب كانت ترافقه اجزاجة (أجزاخانة ـ صيدلية) لصرف الأدوية الطبية التي تقرر للمرضى من الطاقم أو الركاب ، وهو الذي يقرر مدى الراحة التي يحتاجها المريض من أفراد الطاقم في ضوء احتياجاته المرضية ، وكان يعاونه ضمن تشكيل الطاقم فرد يقال له « تومرجي » أو « تمارجي » .

وفي عهد اسماعيل باشا حيث تم تأسيس الشركة المصرية ، اتخذ مجلس ادارتها قرارا في صفر ١٢٨٠ هـ(يولية ١٨٦٣) « بأن يكون بكل سفينة واحد حكيم برتبة يوزباشي وماهيته شهري ٧٥٠ قرشا (٢٧) ومع التحول الى الشركة العزيزية التي زيدت أعداد سفنها ، ويرجع عدم وجود الأعداد المطلوبة من الأطباء المؤهلين ، ولذلك اضطرت الى استصدار أمر كريم من اسماعيل باشا بتاريخ ١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٦) بالاستعانة بالتلامذة المتفوقين في المدرسة الطبية ، وكان منهم شخص يدعى أحمد عمر تم الانعام عليه برتبة ملازم أول لمضي أكثر من عام على استخدامه باحدى سفنها (٢٨) ، وكانت قد اضطرت للاعلان عن حاجتها لأطباء بماهية شهرية من ٢٠ الى ٢٥ جنيها (٢٩) ، ولعل هذا التدرج في قيمة ما أعلنت عنه الشركة كمرتب للطبيب كان يعكس الأهمية التي أولتها البحرية التجارية المصرية للرعاية الصحية في السفن ، حتى بدا وجود الطبيب أساسيا في أطقم السفن (*) .

= عربي أفرنكي الادارة ، بتاريخ غرة يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الدوقتور بوليل الحكيم ، ص : ٣٢ .

ـ سجل م/٦/١/٢ رقم ٨٥ بتاريخ ٤ (ربيع الثاني) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) من المدير الى سواري وابور جدة ، ص : ٣٥ .

(٢٥م٣) ـ : سجل م/٦/٤/٢ وارد المجيدية ، رقم ١١٦٤ في ٥ ص (صفر) ١٢٧٦ اغسطس ١٨٥٩ ، من الترسانة الى المجيدية ، ص : ٥ .

(٢٦) سجل م/٦/١/٣ صادر عربي أفرنكي ، رقم ٥٢ في ٢٩ ربيع أول هـ (نوفمبر ١٨٦١)من المدير الى حسن أفندي الحكيم ص : ٨٤ .

(٢٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة دون رقم أو عنوان ، قرار جمعية القومبانية المصرية نمرة ٩/١٦ صفر ١٢٨٠ هـ .

(٢٨) ـ (ديوان معية) : دفتر ١٩١٩ أوامر عربي ، أمر كريم رقم ٩ بتاريخ ١٩ بجمادى أول ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٣) من الجزيرة الى ديوان الداخلية ، ص : ٢٠ .

(٢٩) (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، صورة قرار بتاريخ الثلاثاء ١٠ رجب ١٢٨٢ (نوفمبر ١٨٦٥) .

(*) راجع ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان ترتيب عمالة السفن .

وتجدر الاشـــارة الى أنه كان يرد فى اعلانات مصـلحة وابورات البوستة الخديوية تنويها عن وجود « طبيب ماهر » بكل سفينة « وخادمة » لخدمة الحريم (٣٠) ، ونظرا لهذه الأهمية فقد دأبت المراجع القانونية على اعتبار الطبيب ضمن الفريق الرئيسى المسئول فى السفينة ، واعتبره البعض منها فى حكم ضابط الملاحة ويلحق بهم ، وهو رغم استقلاله فى عمله الفنى الا أنه يخضع للربان من الناحية الادارية (٣١) .

٦ ـ الخـــوجة :

من أفراد الطاقم وهو يقابل الضابط الادارى (*) Paymaster وقد كانت مسئوليته عن تحرير يومية السفينة التى يعتمدها السوارى وفيها تفاصيل حركة السفينة فى رحلاتها البحرية بالاضافة الى مسئوليته عن دفاتر وسجلات أخرى منها دفتر الأمه (المأكل) والرفت ، وكان يترتب على حركة هذه الدفاتر ما يتم صرفه لكل فرد من أفراد الطاقم من مستحقات مالية أو عينيـــة ، وهو المســئول عن المراجعات والتســويات مع ديوان العموم (٣٢) ، وقد كان يساعده فى تأدية مهامه مســاعد كان يقال له « مخزنجى » أى أمين المخزن ، فى غالب الأحيان ، وتجدر الاشارة الى وجود مساعد بلوك وكان من بين الصف ضباط (الكدكلية) ويعنى أمين بلوك أى قسم (٣٣) ، ويلى رتبة الملازم ، وكان من مساعدى الضباط ولكن دون اشارة واضحة لمساعدته الخوجة أو أيهم .

٧ ـ المهندســـون البحـــريون :

هم الأشخاص الذين يتولون ادارة آلات السفينة (٣٤) ، وقد كانوا ذو اهمية خاصة لاستخدام البخـــار فى السفن التجارية ، ولذلك كانت

---

(٣٠) الجوائب : العدد ٥٢٣ بتاريخ الأربعاء ١٢ ربيع الأول ١٢٨٨ هـ/٣١ مايو ١٨٧١ .

(٣١) د. أميرة صدقى : مرجع سابق ، ص : ٢١١ ، ـ د. طلعت الغنيمى : دروس فى القانون البحرى ص ـ ٢٤ . ، ـ د. نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .
ـ د. طلعت الغنيمى : دروس فى القانون البحرى ص : ٢٤ . ، ـ د. نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .

(★) أفاد بذلك بعض المسئولين فى أكاديمية النقل البحرى أثر مقابلة أجراها الباحث .

(٣٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٢ صادر عربى افرنكى ، رقم ١٨ و (ذو الحجة) ١٢٧٨ هـ (مايو ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى يعقوب أفندى وكيل المصلحة ، ص : ١٠٠ . وللمزيد راجع ما سيتم تناوله فى « التعيينات » من هذا الفصل .
ـ سجل م/٦/١/٩ صادر عربى قلم الادارة ، رقم ٥٠٨ فى ٦ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى حجاز ، ص : ٢٤٤ .

(٣٣) د. حلمى محروس : مرجع سابق ، مج ٢ ، ص : ٧٦٧ .

(٣٤) د. نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .

اعدادهم تتراوح بين ٣ ـ ٤ مهندسين فى السفينة الواحدة ، فهم أربعة فى السفن الكبيره ، وكانوا ثلاثة فى المتوسطة أو الأصغر (*) ، وهنا تجدر الاشارة الى أن النظم المتبعة فى انجلترا ، كانت تنص على وجود ثلاث شهادات بحرية هى مهندس أول ممتاز ، ومهندس أول ثم مهندس ثان ، وكان يشترط للمهندس الثانى تمضية أربعة سنوات فى الورش ونصف السنة فى البحر ، ويشترط للمهندس الأول تمضية سنة ونصف أخرى فى البحر للتقدم لامتحان مهندس أول ممتاز ، ويعفى حامل الدرجة الجامعية من نصف مدة الورش ، أما فى فرنسا فكانت توجد ثلاث درجات أيضا مهندس أول وثانى وثالث ويشترط لامتحان مهندس ثالث تمضية أربع سنوات فى البحر ٠

٨ ـ التلامذة البحريون (تلامذة سرك) :

ارتبط تواجد التلامذة البحريون فى السفن التجارية بمحاولة النهوض بالأمور الملاحية فى عهدى سعيد باشا ، واسماعيل باشا ، حيث كان ذلك مقترنا باحياء التعليم البحرى(**) ، وكان على السفن التجارية أن تقوم بدور فى هذه النهضة ، لذا نصت لوائح البحرية التجارية المصرية على أن يوضع فى سفنها تلامذة بحريون وبما لا يزيد عن ستة تلامذة فى كل سفينة(٣٥)، وكان ذلك يعنى اكسابهم التدريب العملى فى البحر ، وحسبما جاء فى الأوامر الخديوية فان المدة التى كان يقضيها كل تلميذ فى السفن كانت تتراوح بين سنة ونصف الى سنتين (٣٦) ٠

وقد ذكر البعض أنه كان يتم قبولهم فى المدرسة وهم فى سن الثالثة عشرة أو الرابعة عشرة وكانت مدة الدراسة ٣ سنوات ، وبعد تخرجهم كانوا يرقون الى رتبة « أسبيران » أى طالب ممتاز ويتم توزيعهم على

(*) راجع ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان ترتيب عمالة السفن ٠

(**) مع تولى سعيد باشا الحكم اهتم بانشاء مدرسة بحرية غير أنها أهملت فى أواخر حكمه ، الى أن عاد الاهتمام بها ثانية وبصورة أكبر فى عهد اسماعيل باشا ، وكانت بدايتها على ظهر السفينة « الزرخ نمرة ١ » واختير لها ٢٢ تلميذا ممن أتموا دراستهم الابتدائية فى مدرسة الاسكندرية ، نقلوا بعد ذلك الى وابور النيل الذى سمى الفيوم ، ثم نقلوا بعد ذلك الى الباخرة « شيرجهاد » بالسويس ، الى ان تم افتتاح مدرسة فى ترسانة الاسكندرية تحت نظارة الانجليز ماكيلوب Mckillop ثم تولى نظارتها المصرى عبد الرازق مايو ١٨٧٥ ـ أبريل ١٨٧٩ ، وكانت تتبع منذ انشائها ديوان المدارس ثم أصبحت منذ أفندى مايو ١٨٧٥ ـ أبريل ١٨٧٩ ، وكانت تتبع منذ انشائها ديوان المدارس ثم أصبحت منذ محرم ١٢٨٦ هـ/١٨٦٩ تابعة لديوان البحرية ـ السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٥٥ ـ ١٦٠ ٠

(٣٥) راجع نظامات الشركة المصرية ، ـ نظامات بالعزيزية ٠

(٣٦) أمين سامى : مرجع سابق ، مج٢ من ج٣ ، ص : ٨٣٥ ٠

السفن (٣٧) ، وتأتى علاقتهم بالطاقم من كونهم يتواجدون على ظهر السفينة أثناء تأدية العمل البحرى ، وقد اعتبرهم البعض ملحقين بضباط الملاحة حيث يمارسون اختصاصات الضباط ولكن تحت اشرافهم (٣٨) ، وهم الذين كانت تعنيهم وثائق البحث « بتلامذة سرك » وتراوحت اعدادهم الفعلية فى كل سفينة بين ٢ ـ ٣ تلميذ (٣٩) ، وأما أعمالهم فكانت تشمل التدريب والعمل فى مجمل أقسام السفينة ، أما القول بأنهم تلامذة سرك ، فان ذلك يرجع من كونهم عوملوا وفق نظم دفترية خاصة بمتابعة حالة كل منهم على حدة ، أو لكون عملهم بصفة مؤقتة رهنا بمدة تدريبهم ، حيث كان يحل بدلا منهم آخرون .

٩ ـ الباش رويسا :

الكلمة ذات مقطعين أولهما « باش » أو الباش من التركية أى الرأس وتستعمل بمعنى الرئيس وذلك بوضعها قبل اسم الصنعة أو الوظيفة مثل باشكاتب ، واذا جاءت فى آخر الكلمة مثل حكيمباشى يلحق بالشين ياء (٤٠) ، والقياس بهذا الشكل ينقلنا الى التطبيق رفق المقطع الثانى فيكون باش ريس أو ريس باش ، ولكن ريس ذاتها تحمل معنى اللفظ فى الدلالة على الرئيس أى مرادفة للباشى ، ومن ثم فلا يمكن تفسير هذا فى ضوء اللغة وانما فى ضوء مصطلحات رجال البحرية ، ففى السفن قبل استخدام البخار كانت تنقسم رتب الكدكلية (الصف ضباط أو ضباط الصف) الى « ريس كامل » يقف على خدمة أكبر « صارى » ، ٣/٤ ريس على الصارى الأمامى ، ٢/٤ ريس على الصارى ١/٤ ريس يقوم بلم (جمع) الشراع مع الأنفار البحرية(٤١)،وهذا يعنى أن فئات الرويسا تشارك معا فى توجيه وقيادة السفينة بصفتهم مساعدين ، وكان من أثر تعدد هذه الفئات التى تحمل لفظ ريس بين مقاطعها أن أقرن كبيرهم أو أعلاهم مرتبة بالكامل أى باش ريس ويتبعه الآخرون تبعا لأهمية الصارى الذى يقوم بخدمته كل منهم .

وتجدر الاشارة الى أن كلمة ريس Rais هى من الكلمات العربية التى دخلت الأوربية ، وكان يقال قديما القبطان أو الريس أى المسئول

---

(٣٧) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٥ . ، وللمزيد حول المدرسة ومختلف النظم : السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ص ـ ص : ١٥٥ ـ ١٩٢ ـ ١٥٥ ـ ١٩٢ .

(٣٨) د. نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .

(٣٩) راجع ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان ترتيب عمالة السفن .

(٤٠) د. أحمد السعيد سليمان : مرجع سابق ، ص : ٣٦ .

(٤١) د. أحمد عبد المنصف محمود : المرجع السابق ، ص : ٦٨٣ .

عن توجيه السفينة سواء بالريح أو بالمجاديف وكذلك عن الرسو (٤٢) ، وعامة فبعد استخدام البخار حورت هذه المسميات فى السفن البخارية الى « باش ريس » ويليه فى الأهمية والمسئولية الريس ، ثم اختصر الربع ريس الى « ربريس » ثم بحرى ماهر وأخيرا بحرى (٤٣) ٠

وقد استحدثت فى السفن البخارية مسميات لوظائف أخرى منها « ربع ريس ارمه » ، ويقصد به المسئول عن الأدوات التى تشمل المكونات الثابتة والمتحركة فى صوارى وتند وستائر السفينة ، وكذلك « البكروات والسلاسل » وما يكون فى عدادها (٤٤) ٠

كما أنه فى حالة الاشارة الى تواجد باش ريس واحد فى السفينة ، فان ذلك يكون فى بعض الأحيان لأنه قد يشترك أكثر من فرد فى حمل نفس الرتبة فى أحيان أخرى من الفئات التالية (الارمة ـ الدومن) واذا كان قد وجد ربع ريس ارمة ، فقد وجد كذلك « ربع ريس دومن » (٤٥) وهذا يكون مسئولا عن دومان السفينة أى دفتها ، وهذا يقودنا الى الدومنجية وغيرهم فى العنصر التالى ٠

١٠ ـ الدومنجيـــة :

وهى من التركية نسبة الى « الدومان أو دومن » : دفة السفينة(*) ، و « الجى » أداة صفة النسب للصنعة ، أى القائمون على ادارة وملاحظة دفة السفينة (٤٦) ، وفى وثائق البحرية التجارية المصرية كان يتم تعيين « دومنجى باشا » أى ريس ، يليه « دومنجى ثانى » ، وذلك فى كل سفينة، بالاضافة الى أنفار دومنجيـــة تتراوح أعدادهم بين ٤ ـ ٨ (٤٧) حسب احتياجات كل سفينة ، وكان هؤلاء يتعاونون فيما بينهم فى تشغيل الدفة وتوجيه السفينة ، وقد جاءت بمؤلفات الأدميرالية البريطانية أنه كان يتولى

---

(٤٢) د٠ أنور عبد العليم : مرجع سابق ، ص : ١٦٩ ٠

(٤٣) د٠ أحمد عبد المنصف محمود : المرجع السابق ، ص : ٦٨٣ ٠

(٤٤) للمزيد : الأدميرالية البريطانية : الفن البحرى العام ، جـ ١ (١٩٦٥) ، ص ـ ص : ٣١٥ ـ ٤٢٥ ٠

(٤٥) راجع ملحق رقم (٢) ، رقم (٣) بيان عمالة السفن ٠

(*) ويطلق على دفة السفينة « السكان » ، وقيل بانها أفصح من كلمة « الدفة » « المولدة » ٠ أميل لودفيغ : البحر المتوسط ، ترجمة عادل زعيتر ، دار المعارف ، مصر ١٩٥٢ ، هامش (١) ص : ٩ ٠

(٤٦) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٢٦٢ ، وللمزيد حول تفاصيل المهام : الادميرالية البريطانية ـ التخصص فى الفن البحرى ، ص ص : ٤٨ ، ٤٩ ٠

ـ الفن البحرى العام : جزء ٢ ، ص ـ ص : ١٠٦٢ ـ ١٠٩٧ ٠

(٤٧) راجع ملحق رقم (٣) بيان عمالة السفن ٠

الرئاسة صف ضابط بحرى ، وكان يوجد فى كل نوبة عمل ضابط عليه مراقبة مؤشرات وعدادات الاتجاه (٤٨) ، وقد وجد دومنجية من بين الأجانب فى بعض الفترات ٠

وعلى الرغم من هذا التخصص المحدد ، فان الوثائق قد أشارت الى أن الدومنجى الثانى والربع ريس دومنجى ، كانا يقومان بحياكة القماش الذى يلزم للتند كالخيام والأشرعة ، مع بعض الأنفار البحرية أحيانا ، وذلك فى ورشة بتوكيل السويس أو ورشة الترزية بالاسكندرية (٤٩) ، وذلك بالاضافة لتخصصاتهم الأصلية ٠

١١ ـ يلكنجيـــة :

وهى من التركية حيث اليلكنجى النوتى المهيىء للشراع ، وهى بصفة النسب لمن يقوم بتشغيل وملاحظة اليلكن : قلع أو شراع السفينة ، وكان يوجد يلكنجى واحد بكل سفينة ، وذلك حسب بيان العمالة (٥١) ، وان كان يرجح وجود مساعدين له ، وذلك لاحتياج الأشرعة لطاقة عمل أكبر ، سواء لأحجامها أو تعددها ، وقد يكون هؤلاء قلة من بين الأنفار البحرية الذين تراوحت أعدادهم بين ٣٠ ـ ٤٠ بكل سفينة ٠

١٢ ـ البـــاش سـفرجية :

ويعنى به الرئيس المشرف على من يقدمون وجبات الطعام فى السفينة، وفى بعض الأحيان كان يطلق عليه « الباش سفرجية وباش سقاوات » ويقصد به المسئول الأول عن المآكل والمشرب وكان يتم تعيينه ضمن أفراد الطاقم (٥٢) ، على أنه يلاحظ أن تقـديم هذه الاحتياجات سواء بالنسبة للطاقم أو الركاب كان يتم فى بعض الأحيان عن طريق متعهدين ، وفى أحيان أخرى عن طريق مختصين فى السفينة (*) ، وفى كلتا الحالتين فان هذا « الباش » كان المسئول الأول أمام السوارى عما يتم تقديمه على ظهر السفينة ، وتجدر الاشارة الى أنه كان يتم فى بعض الأحيان تعيين خادم يقال له « كمرير أو قمرير » للرجال ، وفى أحيان أخرى كان يتم تعيين

---

(٤٨) الادميرالية البريطانية : التخصص فى الفن البحرى ، ص ـ ص : ٤٨ ـ ٥٠ ٠

(٤٩) دار الوثائق (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات ١٨٦٥ ـ ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢ رمضان ١٢٨٣ هـ (يناير ١٨٦٧) أمر ادارى من وكيل العموم الى توكيل السويس بخصوص تدريب دومنجية أبناء عرب بدلا من الأجانب ٠

(٥٠) محمد على الألسى : مرجع سابق ، ص : ٥٥٢ ٠

(٥١) راجع : ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان عمالة السفن ٠

(٥٢) راجع : المصدر نفسه ٠

(*) سيتم تناول المزيد فى العنصر الخاص « التعيينات » من هذا الفصل ٠

خادمة « كمريرة أو قمريرة » لخدمة النساء (*) ، وقد وجدت هذه التعبينات بشكل خاص فى سفن الشركة العزيزية ربما للتطور الملحوظ الذى شهدته سفن هذه الشركة للحاق بما كان فى السفن الأجنبية .

١٣ ـ الباش عطشجى :

قيل أن الكلمة فى الأصل التركى كانت أتشجى وتعنى وقاد ، وقالها العرب « عطشجى » جريا على ما اتبعوه فى التعريب من قلب الهمزة المفخمة « عينا » (٥٣) ، وحسبما جاء فى الوثائق فان الباشعطشجى كان الرئيس المسئول عن الذين يقومون بالتزييت والصيانة لأدوات وآلات السفينة(٥٤)، وكان يطلق على مساعديه عطشجية وكانت أعدادهم تتراوح بين ١٢ ـ ١٨ فردا فى كل سفينة (٥٥) .

١٤ ـ عشبى أول وثانى :

يرجح أنهما كانا مسئولان عن تجهيز مستلزمات التشغيل البخارى من فحم وزيت حيث المسئولية الأولى للعشبى أول ،ونائبه العشبى ثانى ، غير أنه كان تواجد الاثنان فى السفن الكبار ، وأحدهما فقط فى السفن الأصغر (٥٦) ، وفى بعض الأحيان كان يقال كمورجى وتعنى الفحام أي المسئول عن اعداد الفحم فى الموقد البخارى وهى مأخوذة عن كومورلك : مخزن الفحم وتختلف بطبيعة الحال من كومر كجى التى تعنى مدير الجمارك (٥٧) .

١٥ ـ قنديل جاوويش ووقادجى :

يرجح أنه كان الفنى المسئول عن الاشعار البخارى ومراقبة التشغيل والتزود بالوقود ، وذلك لتلازم مهام قنديل الاشعال مع طبيعة عمل الوقاد بمقابلها التركى الأتشجى ، وكان القائم بهذه المهام شخص واحد ، يتحتم تواجده فى كل سفينة بخارية (٥٨) .

(*) كمريرة أصلها أفرنجى وهى بالفرنسية Camériére ، ولكن فى مصطلحات البحرية كان اقتباس التركية قامرة أو الكمرة حجرة السفينة ، ويقال قامروت خادم حجرة السفينة ، وتبعا للاحتكاك بالقانون الفرنسى قيل فى مصر كمرير وكمريرة .

(٥٣) د. أحمد السعيد سليمان : مرجع سابق ، ص : ٢١ . ، محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ١٠ .

(٥٤) دار الوثائق (دواوين الخدمات ـ عزيزية) ؛ محفظة الوابورات ١٨٦٩ ـ ١٨٧٢ ، وثيقة مؤرخة ٢٤ ربيع أول ١٢٨٧ هـ (يونية ١٨٧٠) بخصوص حادث وابور المحلة وصيانته .

(٥٥) راجع ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان ترتيب عمالة السفن .

(٥٦) المصدر نفسه .

(٥٧) محمد على الأنسى : المرجع السابق ، ص ص : ٤٨٤ ، ٤٨٥ .

(٥٨) ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان عمالة السفن .

١٦ ـ عنبرجيـــة :

وهم الذين يقومون بخدمة وحراسة السفينة فى أقسامها المختلفة(٥٩)، ويطلق عليهم Hammock Stowers ويرأسهم الباش‌عنبرجية،،أما أعدادهم فكانت تتراوح بين ٦ ـ ١٠ أفراد حسب احتياجات كل سفينة (٦٠) ٠

١٧ ـ قلفـــاط :

يرجع اشتقاقها عن التركية حيث « قالفات ، قالفات أيتمك ، قالفات تلامق » تصليح السفينة والجلفطة والزخرفة ، ويقال « قالفاتجى : أى مصلح السفن » (٦١) ، وأن هذا الشخص هو الفنى المسئول تحديدا عن أعمال الجلفطة أو القلفطة ، وهذه الأعمال كانت عبارة عن حشو الكتان المبلل بالقطران أو الشمع ووضعه بين ألواح السفن لمنع تسرب المياه الى داخل السفن بالاضافة الى أعمال الطلاء الجزئية (٦٢) ، وكان واحد بكل سفينة ، وتسند له ـ فى حالة نقص أفراد الطاقم ـ مهام « المرتقوز » ويشار له فى هذه الحالة قلفاط ومرتقوز (٦٣) ٠

١٨ ـ المرتقـــوز :

يرجع أنه المختص بأعمـــال الحدادة والتى تشـــمل تثبيت المسامير والمثبتات الحديدية والخشبية فى أجزاء ومقاطع السفينة ، واجراء الصيانة اللازمة لها ، بالاضافة الى المكونات المعدنية الأخرى وما يتصل بسلامتها وتزيينها ، وكان يعين لهذه الوظيفة فرد واحد بكل سفينة ، وفى بعض الأحيان كانت تسند أعماله للقلفاط (٦٤) ٠

١٩ ـ أنفـــار البحـرية :

وهؤلاء كانوا بقية أفراد الطاقم المحدد لكل سفينة ، وقد تراوحت أعدادهم بين العشرين والثـلاثين فردا (٦٥) ، وهم من الأفراد العاديين ولكنهم مهيئون للعمل البحرى ، يتم توزيعهم على مجمل أقسام وجماعات السفينة ، حيث أنهم يقومون بالأعمال المساعدة ٠

---

(٥٩) الأدميرالية البريطانية : الفن البحرى العام ، جـ ١ ، ص : ١٢٣ ٠
(٦٠) ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان عمالة السفن ٠
(٦١) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٠٤ ، ٤٢١ ٠
(٦٢) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، هامش (١) ص : ٢٦ ٠
(٦٣) راجع : ملحق رقم (٣) بيان العمالة فى صفر ١٢٨٥ هـ ٠
(٦٤) نفسه ، ملحق رقم (٢) بيان عمالة السفن جمادى ثانى ١٢٨٢ هـ ٠
(٦٥) نفسه ٠

٢٠ ـ وظائف أخــرى :

ومن هذه النوعيــات « امام » لتأدية الشعائر الدينيــة بان موسم الحج (٦٦) ، وهو ليس ضمن أفراد الطاقم الفنى والادارى ولكنه ضمن الهيئة العامة .

ثانيا ـ نظم وظروف الاستخدام باسفن :

فى أعقاب تناول طاقم السفينة كل حسب تخصصاته ومسئولياته ، كان من الضرورى الوقوف على نظــم وظـروف استخدامهم فى البحرية التجارية ، ومن خلال استقراء الفرمانات واللوائح الأساسية والقرارات المتعلقة بالبحرية التجارية المصرية ، اتضح أنه وجدت نظم كانت تحدد استخدام هذه العناصر الملاحية ، وقد نصت فرمانات المجيدية والعزيزية على ضرورة استخدام الضباط والعساكر من بين العاملين فى « الدوننما » السلطانية فى الأستانة ومصــر ، وحسبما ورد « أن يكونوا من ذوى المعلومات الكافية والملكات الصحيحة » (٦٧) ، بينما أكد واقع التطبيق ، وما جاء فى لائحــة الشركة المصرية بهــذا الشأن ـ قصر الاستخدام على المصريين وكانت أعمار الجنــود تتراوح عنــد التجنيــد بين ١٨ ـ ٢٠ سنة (٦٨) ، وكان يتم اقرار الحاقهم للعمل بالسفن التجــارية بناء على ترشيح مركز ادارة البحرية (٦٩) ، باعتبارهم قد حصلوا من قبل على اذن الحكومة بالعمل فى الدوننما ، حيث كان يتم احتساب مدة استخدامهم بالميرى ، وتعتبر خدمتهم اللاحقة بالسفن التجارية امتدادا لها (٧٠) ، وقد تضمنت الشيء ذاته لائحة العزيزية ، وان كانت قد أشارت الى الدوننما السلطانة فى اتساق مع الفرمانات الشاهانية ، وفى نفس الوقت اقرار لواقع تبعية المصرية للرعوية العثمانية ، كما أشارت أيضا الى حق الحكومة فى استرداد بعض هذه العناصر فى مقابل احلالها بدلا منهم (٧١) ، ومن ثم لم تكن ثمة شروط فى استخدام هؤلاء سوى موافقات الانتقال باشراف ديوان البحرية ، والموافقة الخديوية بالنسبة للضباط ، وفيما عدا هذه العناصر ، تم استخدام التــلامذة من المدرسة البحرية ، كذلك استخدام

---

(٦٦) نفسه ، وسيتم تناول المزيد فى العنصر الخاص « بنقل الركاب » .
وراجع ما سيتم تناوله فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » .
(٦٧) ـ المادة الثانية فرمان المجيدية .
ـ المادة الرابعة فرمان العزيزية .
(٦٨) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٠٠ .
(٦٩) البند التاسع من أمر تأسيس الشركة المصرية .
(٧٠) المصدر نفسه ، البند الخامس .
(٧١) البنود ٤٨ ، ٥٥ ، ٥٦ نظامات العزيزية .

مصريين من غير الدونما فى العزيزية ، ثم الأجانب بدءا من الشركة المجيدية دونما ورود ذلك بالفرمانات •

فبالنسبة للتلامذة البحرية ، فقد اتفقت لائحتا الشركة المصريه والعزيزيه على ان عددهم يكون سته بكل سفينه،وان ما لولاتهم وملبوساتهم وماهياتهم تكون على نفقه الحكومة (٧٢) ، وقد كان هؤلاء من بين أبناء دوى الرعويه وكان الحاقهم يهدف الى تدريبهم البحرى ، ومن ثم كان الحاقهم هذا لا يعتبر مشاركة فى ادارة السفينة ، قدر ما كان جزءا من طموح الأهداف المصرية في الارتقاء بالتعليم البحرى وقامت البحرية التجارية بدور هام فى تنفيذه ، باعتبارها ملكية مصرية ، وكان دورها هذا متزامنا مع اهتمام الحكومة بأمر المدرسة البحرية •

وفى هذا المجال فان استخدام العناصر المصرية فى طاقم السفينة من غير المنتمين الى الدونما ، كان يتم فى حالة الحاجة الى أعداد تفوق المأخوذة من الدونما ، وفى هذه الحالة كانت تجرى اختباراتهم النظرية والعملية على ظهر السفينة ، وفى حالة نجاحهم كانت توقع معهم عقود العمل البحرى، توضح بها كافة شروط الاستخدام من نوع الوظيفة وفترة العمل والماهية والمكافآت وغيرها •

أما بالنسبة للعناصر الأجنبية ، فانه لم ترد اشارة صريحة لاستخدامهم ، وانما ضمنا في لائحة الشركة العزيزية ، وذلك في تخصص الهندسة الميكانيكية ، أي المهندسين ، وذلك حين أشارت الى أن « خدمة الوابورات (أى السفن البخارية) ، تكون من المصريين ما عدا مهندسى الميكانيكا ، فانه حسبما يتوافق استخدام من يلزم سواء كانوا مصريين أو خلافهم » (٧٣) ، وهذا يعني فتح المجال أمام استخدام المهندسين الأجانب ، وهو ما أكده الواقع الفعلى على النحو الذي ورد ذكره فى مناقشة التخصصات ، ويمكن القول بأنه من خلال هذه النظم يمكن الوقوف على عدة ملاحظات :

أولا : هدفت نصوص الفرمانات واللوائح الى تغليب العناصر المصرية العثمانية فى أطقم السفن التجارية وذلك لايجاد تناسق بين ملكيتها المحلية وعناصر مستخدميها ، وأن ادارة البحرية التجارية المصرية ، قد سجلت بهذه النصوص وعيا فى التشريع يحقق سيادتها ، وهى بذلك تختلف مع النصوص الواردة بالقانون البحرى العثمانى الذى كان معمولا به والذى لم

---

(٧٢) — المادة الخامسة أمر الشركة المصرية •

— البند ٦٢ نظامات العزيزية •

(٧٣) المصدر نفسه ، البند ٦٥ •

يشترط مثل هذه الضرورة ، حيث لم يحدد فى هذا المجال سوى التعاقد بالشروط التى يتفق عليها طرفا التعاقد المستخدم والادارة ، ومن ثم فان هذا الاختلاف فى روح التطبيق طبقا للوائح ، يوجب التحفظ ازاء ما يورده البعض استنادا لنص القانون البحرى دون النظر الى الممارسة العملية التى أوجبت التحفظ ، فعمم قوله بأن السفينة المصرية كان لها « ٠٠ دائما أن تستخدم أى شخص مهما كانت جنسيته فى وظائف الربان أو ضباط الملاحة أو المهندسين البحريين أو البحارة ، وكل ما (ورد) على السفينة من قيد فى هذا الصدد ، أن يكون الربان والضباط والمهندسون حاصلين على الشهادات التى تؤهلهم لتولى وظائفهم ٠٠ » ثم أورد الحقيقة التى مفادها « أن جنسية رجال البحر ليست مما ينظر اليه لدى منح السفينة الجنسية المصرية (العثمانية) » (٧٤) ٠

كذلك أورد الرأى ذاته أن القانون البحرى (*) قد أحسن فى عدم أخذه بقاعدة الطاقم الوطنى وعبر عن ذلك بقوله « ٠٠ قد أحسن المشرع المصرى صنعا ، لان مصر فقيرة الى مصانع بناء السفن ، وهى اذا اشترطت هذه القاعدة فكأنها تغل نفسها بقيد يجعل مستحيلا على أبنائها أن يكونوا لهم بحرية تجارية تكون عدتهم عند الشدائد » (٧٥) ٠

وعلى العكس من ذلك ، فقد امتدحت آراء أخرى تمصير الطاقم(٧٦) ، وهو ما أثبته واقع الظروف التاريخية التى كانت تشهد امتيازات الأجانب على حساب المشروعات المصرية ، بالاضافة الى تدخلات القناصل

---

(٧٤) د٠ أحمد عبد الهادى : جنسية السفينة ٠٠ ، مجلة الحقوق ، السنة الثانية ، العدد الأول يناير ــ مارس ١٩٤٥ ، ص ص : ٦٠ ، ٦١ ٠

(*) كانت المادة ٦٥ الواردة بالقانون البحرى ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) التى لم تشر لها غالبية المراجع القانونية هى نفس النص الوارد فى الطبعات التالية التى استندت لها البحوث القانونية ، وتذكر شروط استخدام قبودان السفينة وضباطها وملاحيها يكون اثباتها بدفتر أسماء البحريين أو بمشارطة المتعاقدين ، فان لم توجد مشارطة بالكتابة ، ولم تذكر شروط الاستخدام فى الدفتر المذكور يعتبر أن المتعاقدين أرادوا اتباع عرف المحل الذى فيه الإستخدام ، ويحرر المذكور فى بلاد الدولة العلية العثمانية أمام ديوان الميناء ، فان لم يوجد فأمام جهة الادارة المحلية ويحرر فى البلاد الأجنبية أمام قناصل الدولة العلية العثمانية أو وكلائهم ، فان لم يكن لها قنصل ولا وكيل عنه فأمام حاكم المحل الذى من خصائصه ذلك ٠

ــ قانون التجارة البحرية ، طبعة بولاق ١٢٨٥ هـ ، ص : ١٩ ، ــ قانون التجارة البحرى الأهلى ، بولاق ١٨٨٣ ، ص : ٢١ ٠

ــ فيليب جلاد : مرجع سابق ، مج ٤ الاسكندرية ١٨٩٢ ، ص : ٤٠٢ ، ــ د٠ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، جـ ١ ، ص ص : ١٨٣ ، ١٨٤ ٠

(٧٥) د٠ أحمد عبد الهادى : المرجع السابق ، ص ص : ٦٠ ، ٦١ ٠

(٧٦) محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ، مطبعة دار الثقافة ، اسكندرية ١٩٤٧ ، ص : ٧٠ ، ــ د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧ ٠

والتعويضات ، وهو ما عانت منه الشركة المجيدية خاصة ، وكان من عوامل تصفيتها ٠

وعلى كل فان الاعلانات التى كانت تصدر عن الشركة العزيزية التى تضمنت لائحتها استخدام المهندسين الأجانب ، كانت تشير الى أنه « ٠٠ رتب بكل سفينة ضابط وبحارة مشهورون بالمهارة التامة والاستعداد الكامل والدراية ٠٠ من التلامذة الذين حصلوا على العلوم والمعارف البحرية زمن المرحوم محمد على باشا ٠٠ وبعدما أرسلوا الى أوربا لتكميل الفنون بها ٠٠ » (٧٧) ، وفى هذا استفادت من الخبرات المصرية المؤهلة ٠

ثانيا : عملية استخدام ضباط السفن وعمالتها من المصريين ، لم تكن تهدف الى تغليب العناصر المحلية فحسب وانما كانت تهدف الى تولى هذه العناصر الوظائف القيادية والاشرافية بين الضباط ، ومثل هذا الأمر يحسب للادارة ، وتبدو قيمته على وجه الخصوص ، حين كانت السفن التجارية تشارك فى الحروب العسكرية الى جانب الدوننما ٠

أما بالنسبة للاشارة لاستخدام المهندسين الأجانب فهذا أيضا يحسب للادارة ، اذ كان يوجد ثمة قصور فعلى فى أعداد الفنيين المصريين فى هذا المجال ، خاصة وأن غالبية السفن التجارية المصرية تم بناؤها فى الترسانات الأجنبية ، ومن ثم فهؤلاء كانوا أقدر على استيعاب وتشغيل آلاتهم البخارية حديثة الاختراع فى بلادهم ، وعامة فلم تكن أعدادهم فى هذا التخصص سوى قلة قليلة من أعداد الطاقم ، اذ لم تكن أعداد المهندسين تزيد عن أربعة فى كبرى السفن ، ولم يزد مساعديهم من الدومنجية عن مثل ذلك ، هذا مع علمنا بزيادة أطقم بعض السفن التجارية عن مائة فرد ٠

وقد كان استخدام هؤلاء الأجانب يتم عن طريق مخاطبة الشركات المصرية لمثيلاتها الأجنبية بما تحتاجه من تخصصاتهم ودرجاتهم الوظيفية « مهندسين أول أو ثوانى أو ثوالث أو دومنجية » ، ومن ثم تتم الترشيحات حيث تجرى اختباراتهم فى السفن المصرية ويتم توقيع عقد العمل البحرى وكان يوقعه ممثلين عن الشركات المصرية وصاحب العقد نفسه وممثلا للشركة الوافد منها ، ويتم اعتماد القنصل التابع له (٧٨) ٠

---

(٧٧) دار الوثائق (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٩ وقائع مصرية ، ملف قومبانية عزيزية ، مستخرج عن الوقائع المصرية العدد ٢٣ بتاريخ ٢٥ الحجة ١٢٨٢ هـ/١٠ مايو ١٨٦٦ ٠

(٧٨) — (دواوين الخدمات — عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية محرم — غاية الحجة ١٢٨٢ هـ ، ترجمة عقود عمل متفرقة باسم كل من جيمس ادموند ادوارد فى ٢٤ صفر ١٢٨٢ هـ (١٨ يولية ١٨٦٥) مهندس ثالى ، جوزيف كوبر مهندس ثالى فى ٣٠ صفر ١٢٨٢ هـ (٢٤ يولية ١٨٦٥) وآخرون ، للعمل بسفن الشركة العزيزية ٠

ومن حيث الظروف التاريخية التى لازمت تلك النظم ، فانه تجدر الاشارة الى أنه على الرغم من ورود تلك النصوص ، فانها لم تراع فى بعض الأحيان ، وكان أبرز مثال لذلك فى الشركة المجيدية وخاصة قبل تعريبها، حيث لم يقتصر عملهم على النواحى الهندسية وانما تعداها لتوليهم قيادة السفن ، وكانت غالبية هـذه العنـاصر من الشركة الفرنسـية البحرية الميساجيرى (٧٩) ، ويرجح أن يكون ذلك قد ارتبط بتشجيع محمد سعيد باشا ذاته على استخدام هذه العنـاصر ، أو يكون مرتبطا بظروف ادارة المجيدية التى كان يتولاها الفرنسى ادوار ديرفيو المدير فى الميساجيرى من قبل ، وقد كان ذلك مخالفا لنص فرمان تأسيس الشركة وشأنها فى ذلك شأن عدم مراعاة الباشا التوافق مع السياسة العثمانية ازاء الامتيازات التى منحت للفرنسيين فى عالم الملاحة فى مشروع قنـاة السويس قبل صدور الفرمانات ذاتها ٠

ومع ذلك فان مسيرة استخدام العمالة الأجنبية فى أخريات عهده لم تكن كذلك ، حيث أنه بعد القاء محمد سعيد باشا خطبته فى ١٩ نوفمبر ١٨٥٩ التى أعلن فيها انه يعتبر نفسه مصريا ويريد أن يربى أبناء هذا الشعب ويجعلهم صالحين لخدمة بلادهم خدمة صحيحة نافعة ويستغنون عن الأجانب (٨٠) ، اتجهت مسيرة الشركة صوب حركة التعريب فخرجت أعداد من المستخدمين الأجانب ، وقد أوضح هذا الخروج خطأ اعتماد الادارة المصرية على الأجانب ، حيث حدث نقص مفاجىء فى تخصصاتهم ، ولم تكن كوادر الشركة مؤهلة لاحلال البديل عنهم ، ومن ثم صدرت المكاتبات الى مدير الجهادية منها مؤرخ ١٢ (جمادى الأولى) ١٢٧٦ هـ (ديسمبر ١٨٥٩) بفيد الحاجة الى قبودانات (ربابنة) من الأهالى ، وأن امتحانهم سيكون فى خلال شهرين أو ثلاثة (٨١) ، ومع ذلك فلم يتوافر اجمالى الاحتياجات من الجهادية أو الأهالى ، الأمر الذى اضطر ادارة المجيدية لاستبقاء بعض الأجانب الذين قبلوا الاستمرار ولكن حدثت مشاكل بينهم وبين العاملين بالسفن من المصريين على أثر استمرار روح العداء (٨٢) ، وقد أثر ذلك على كفاءة

---

(٧٩) ـ (مجيدية) : سجل م/٦/١/٣ صادر عربى توكيل السويس ، رقم ١٠١ بتاريخ غاية ربيع آخر ١٢٨٧ هـ (أكتوبر ١٨٦١) بيان توزيع الأنفار الدومنجية ، ص : ٤٠ ٠

(٨٠) أحمد عرابى : مرجع سابق ، ص : ١٦ ٠

(٨١) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ صادر عربى ، رقم ٢٥ بتاريخ ١٢ ج (جمادى أول) ١٢٧٦ هـ ـ من المدير الى مدير الجهادية ، ص : ٢٢ ٠

(٨٢) ـ : سجل م/٦/١/٣ صادر عربى توكيل السويس ، رقم ٢٤ بتاريخ ٢٠ ربيع الثانى ١٢٧٨ هـ (أكتوبر ١٨٦١) من وكيل السويس الى المدير بخصوص قضية المهندس (برويت) بوابور جدة ، ص : ١٩ ٠

العمل بالسفن ، ومن ثم لم تحقق الأرباح المنشودة وكان ذلك بداية لتوقف نشاط بعضها ، الى أن تمت تصفية المجيدية وحولت الى مصلحة حكومية ، فتم استيفاء نقص عمالتها من سفن الدونما (٨٣) ، ولكن لم تستمر سفن هذه المصلحة في نشاطها بنفس كفاءة عملها في المجيدية ، حيث أصبح مرورها موسميا رهنا بموسم الحج أو لتأدية بعض المأموريات الحكومية الخاصـــة .

ومن الظروف التي ساءت معها حالة العمل بالسفن ، أن محمد سعيد باشا حين وجد عام ١٢٧٨ هـ (١٨٦١ م) أن الحكومة مدينة لمصانع فرنسا وألمانيا بنحو ٣ مليون جنيه ، أمر بتسريح عساكر الجيش واعطاء من يرغب من الحكومة أرضا ومعاشا ، واحالة الضباط الى المديريات « كمستودعين بنصف مرتبـــاتهم » وتخصيص ما يلزم لهم من الرواتب علـى الأرض الزراعيه(٨٤) ، فكان ذلك وازعا على ترك بعض مستخدمي السفن للخدمة وفي المقابل حاولت ادارة مصلحة الوابورات الميرية أن توجد بعض الاغراءات لمن بقي منهم فخصصت لأفراد الطاقم نسبة من اجمالى الربح الذى تحققه السفينة (٨٥) ، واستمرت كذلك الى أن انتهى عهد سعيد باشا .

ومع تأسيس الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية فى بدايات عهد اسماعيل باشا ، والتي سرعان ما آلت نظمها وموجوداتها الى الشركة العزيزية ، وجدت ظروف أخرى أدت الى زيادة أعداد المستخدمين عامة ، فقد تمت الاستعانة بالأجانب في تخصصات الهندسة الميكانيكية في اتساق مع نصـــوص النظامنامة التى وضعتها الإدارة ، وصدقت عليهـا الحكومة المصرية حسب تفويضها في ذلك بموجب ما جاء بفرمان تأسيس العزيزية ، وقد كانت هذه الاستعانة مرتبطة بزيادة أعداد السفن التجارية وازدهار الحالة التجارية ابان تجارة القطن البحرية بصفة عامة ، علاوة على تشجيع القيادة السياسية للبحرية التجارية ، ولم تكن الاستعانة بالأجانب تخل بالتفوق العددى الذى كان من نصيب المصريين ، حيث لم تكن نسبة الأجانب سوى « ثلاثة ــ ثمانية » من اجمالى عدد الطاقم الذى تزاوح بين خمسين وخمس وسبعين فردا فى بعض الأحيان ، وأكثر من مائة فرد فى أحيان أخـرى ، ومع ذلك فقد أشـــارت وثائق العزيزية الى استخدام مهندسين

---

(٨٣) نفسه : مكاتبة رقم ١٣ بتاريخ ٢٢ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى مأمور تصنيف الترسانة ، ص : ٢٧٧ .

(٨٤) أحمد عرابي : مرجع سابق ، ص ص : ١٦ ، ١٧ .

(٨٥) دار الوثائق (دواوين الخدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/١/١٠ صادر قلم محاسبة المدير ، رقم ١٣ بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ من المدير الى سوارى وابور قبارى عن بيان ما تم تخصيصه من اجمالى الايراد ، ص : ١٠٧ .

« أولاد عرب » ، ممن أحضروا من الميرى ، وأنهم يعاملون فى حقوقهم مثل المهندسين الأجانب (٨٦) .

وقد اتبعت ادارة العزيزية سياسة نقل الخبرات الأجنبية للعناصر المحلية ازاء أولئك الذين كانوا يشغلون وظائف فنية مساعدة للمهندسين ، ونعنى بهم الدومنجية والذين كانوا يقومون بعمل الأشرعة ، حيث كان يشغل بعضها الأجانب ، فصـــدرت التعليمات فى ٢ رمضان ١٢٨٣ هـ (يناير ١٨٦٧ م) ، بالاسراع فى تعليم (أبناء العرب) ، وذلك حتى يمكن الاستغناء عن الأجانب الذين كانوا اثنين بكل سفينة (٨٧) ، ويرجح أن هذا الأمر لم يكن تعصبا للجنسية المحلية قدر ما كان سعيا للتغلب على الظروف المالية التى عانت منها الشركة آنئذ ، اذ كان هذا التدريب يقتصر على أفراد الطاقم دون زيادات فى أعداد العاملين وبالتالى فقد كان ذلك جزءا من اجراءات استهدفت انقاص الأعداد بصفة عامة ، وقد اقترنت هـذه الاجراءات بقرارات أخرى منها القرار الصـــادر بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) ، والذى قضى برفت الذين سبق استخدامهم للعمل بالشركة وكانوا من قبل مرفوتين من خدمة الحكومة (٨٨) ، كما تم انقاص أعداد المستخدمين فى السفن فأصـبحوا فى ٥ صـــفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨ م) نحو ١٨٦٣ فردا ، بعد أن كانوا من قبل نحو ٢٢٤٥ فردا ، وقد ذكر قرار ٥ صفر ١٢٨٥ هـ أن عدد الذين سيتم توفيرهم بنحو ٥٢٨ فردا مقدار مرتباتهم نحو ١٥ ألف ليرة سنويا ، وأن هذا الاجراء بسبب قلة الايرادات عما قبل (٨٩) .

واذا كان الأجانب لم يتولوا مناصب قيادية فى سفن العزيزية ، فان ذلك لا ينفى تولى أفراد منهم مناصب هامة ذات علاقة مباشرة بالسفن ، من ذلك وظيفة باشمهندس العموم أو كبير المهندسين ، وكان منوطا به الاشراف الفنى على السفن ، وتقرير مواصفاتها وأثمانها وصلاحيتها عند

---

(٨٦) ــ (غزيزية) : المحفظة الأولى قرارات ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦١٢٧ بالدار ، بتاريخ ١٥ صـــفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار جمعية حضرات المؤسسين نمرة ٣٢ .

(٨٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة وابورات ١٨٦٥ ـ ١٨٦٧ ، مكاتبة بتاريخ ٢ رمضان ١٢٨٣ هـ ، من وكيل العموم الى توكيل السويس .

(٨٨) ــ : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات هـ ، صورة قرار بتاريخ ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ ، معتمدة بتوقيع محمد شريف باشا ٥ جمادى أول ١٢٨٢ هـ للعموم .

(٨٩) ــ : محفظة وابورات رقم ٤ (١٨٦٨ ــ ١٨٦٩) ، ملف صفر ١٢٨٥ هـ ، قرار بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ ، معتمد للعموم تاريخه من حسين شيرين باشا ، القاضى باجراء التخفيضات .

وللمزيد : ملحق رقم (٢) عمالة سفن العزيزية ١٢٨٥ هـ وملحق رقم (٣) .

الشراء وتقدير متوسط استهلاكها من الفحم والزيت والشحم ، وذلك ضمن لجنة تضم آخرين ، ولكنه ينفرد باختبارات المهندسين ويكون مشاركا فى فحص المواقع الملاحية ومعاينة الحوادث البحرية ، وقد جاءت أولى قرارات تعيينه بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (١٨٦٣ م) حيث أشير الى توصية الشركة الانجليزية P & O لاحضاره بمعرفتها ، وقد أرسلت لهذا المنصب « روبرت بريز Robert Brise » الذى عين بالشركة المصرية فى سياحة السفن التجارية اعتبارا من ٦ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣ م) (٩٠) . وكان مقره بديوان العموم .

وتجدر الاشارة الى أن العمل فى سفن البحرية التجارية منذ بداية عهد اسماعيل باشا ، كان مغريا نظرا لما يتقاضاه عاملوها من مرتبات ، كانت تفوق أقرانهم فى السفن الأجنبية ، وقد ذكر البعض : أن ربان السفينة فى مصر كان يحصل على راتب شهرى يتراوح بين ثلاثين وخمس وثلاثين جنيها ، وفى المقابل يحصل نظيره فى شركات الملاحة الأجنبية على نحو تسعة عشر جنيها (٩١) ، ويرجح أن هذه الزيادات قد جاءت نتيجة الازدهار التجارى الذى لازم نشاطها منذ ازدهار تجارة القطن البحرية ونتيجة التشجيعات الخديوية ، ومن ثم أقدمت الادارة على زيادة المرتبات والمكافآت ، ولكن سرعان ما عانت الشركة من سياستها هذه فى أعقاب انتكاسة التجارة البحرية المصرية بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية وارتفاع أسعار السفن وتكاليف اصلاحاتها ، وحينئذ شرعت ادارة العزيزية تفتش عما يعوض خسائرها ، من ذلك أنها اتخذت اجراءات بتخفيض أعداد المستخدمين بصفة عامة ، ثم اتجه الرأى الى امكانية استخدام أجانب بمرتبات أقل مما كان يتقاضاه القادة المصريين ، وقد كتب محمد شريف باشا الى الخديوى يستطلعه الرأى ، فاصدر الخديوى أمرا الى محمد شريف باشا ـ ناظر الداخلية ورئيس الشركة ـ بتاريخ ١٤ يوليو ١٨٦٨ م كان مما جاء فيه « .. أنه ما دام استخدام الأجانب أقل كلفة (تكلفة) .. فلا بأس والحالة هذه من استخدام الربابنة الأجانب بدلا من المصريين .. » (٩٢) .

وقد يكون هذا المسلك مقبولا من الناحية المالية ، لأن هذا الأمر قد صدر فى أواخر أيام الشركة العزيزية وابان مداولات مجلس الادارة

---

(٩٠) ـ : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية ، ـ قرار بتاريخ ٦ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) صادر عن جمعية مؤسسين القومبانية المصرية .

(٩١) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ .

(٩٢) نفسه ، ص ص : ٧١٦ ، ٧١٧ .

والجمعية العمومية من أجل تدبير أموال عن طريق سداد دفعات من رأس المال واما التصفية ، وتمت التصفية دون تحقيق هذا التدبير .

ومع انشاء مصلحة وابورات البوستة الخديوية نلاحظ التوسع فى زيادة أعداد الأجانب عما كان من قبل بالاضافة الى توليهم وظائف قادة السفن ، من ذلك ما نطالعه فى اشارات المكاتبات المتفرقة الى أسماء « جيمس بارفت » مفتش العموم منذ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ (فبراير ١٨٧٠ م) ، والقبودان أنطون فردريكو ، ثم القبودان جونى بريزا قائد السفينة « الرحمانية » والمالطى القبودان لوسكو للسفينة سمنود وأنطون ليون سواريا لوابور البحيرة وأندرليج قبودان سواريا لوابور الشرقية » (٩٣) .

ومن المرجح تفسيرا لذلك عدة أمور أولها : ما يورده الدكتور أحمد عبد المنصف عن اسماعيل سرهنك ويعزى الاستعانة بالأجانب الى وجود منافسة شديدة كانت بين مديرها مصطفى العرب باشا ، وبين قاسم باشا الذى كان وكيلا للبحرية منذ ٥ رجب ١٢٩٠ هـ (أغسطس ١٨٧٣م) (٩٤)، وتذكر الرواية أن مصطفى العرب أخذ منذ تعيينه مديرا لمصلحة وابورات البوستة الخديوية فى استخدام كثير من القبودانات النمساويين والايطاليين، وقد نقل الكثيرين من المصريين الى السفن الحربية ولم يبق منهم فى المصلحة الا قليل ، وقد حرم بذلك أهل الجدارة والاستحقاق من خدمة بلادهم(٩٥) .

والرواية بهذا الشكل تؤخذ بتحفظ ، اذ أن انتقال قادة السفن التجاريين المصريين الى السفن الحربية انما يعنى التحول الى قطاع هام كان يحتاجه الجيش المصرى ، ومن ثم فلا يمكن أن يكون ذلك حرمانا من خدمة الوطن ، كما أن مقدرات مثل هذه الأمور لم تكن تخضع بسهولة لمثل هذه التصرفات ، وقد سبق الاشارة الى أن اجراءات انتقال القادة كان يقرها الخديوى ذاته ، كما أن تغليب العناصر الأجنبية يمثل عائقا اداريا ، ومن ثم لا يمكن الجزم بأن من أقدم على ذلك هو مدير المصلحة .

---

(٩٣) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٩٣٠ أوامر ، رقم ٥٩ بتاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ ، أمر كريم الى الخاصة ، ص : ٥٦ .

ـ الوقائع المصرية : العدد ٥٤٣ بتاريخ الثلاثاء ١٦ ذو الحجة ١٢٩٠ هـ/٣ فبراير ١٨٧٣ .

ـ أمين سامى : مرجع سابق ، مجلد ٣ من ج٣ ، ص ص : ١٥٣١ ، ١٥٣٢ .

(٩٤) الوقائع المصرية : العدد ٥٢٣ بتاريخ ١٠ رجب ١٢٩٠ هـ/٢ سبتمبر ١٨٧٣ -

ـ أمين سامى : المرجع السابق ، مج٣ من ج٣ ، ص ص : ١٨٠٩ ، ١٩٠٩ .

(٩٥) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ .

ولذلك يرجح أن يكون الباعث هو الاستفادة بالأكفاء من قادة السفن التجاريه فى العمل فى سفن الأسطول الحربى ، خاصة وأن القوات الحربيه قد شهدت تحركات عبر البحار صوب الحبشة ١٨٧٥/١٨٧٦ وفى البلقان ١٨٧٧ ــ ١٨٧٩ ، كما أن اسماعيل باشا استقدم آنئذ ضباطا أمريكيين للعمل فى الجيش المصرى وعين على رأسهم الجنرال ستون Stone منذ ٣٠ مارس ١٨٧٠ (٩٦) ، ولا شك فقد كانت العناصر القيادية من المصريين أفضل سياسيا فى الاستخدام الحربى ، ومن ثم تمت عملية الانتقال من السفن التجارية الى الحربية ، خاصة وأن استخدام القادة الأجانب فى السفن التجارية أقل خطورة من استخدامهم فى الحربية ، كما أنهم ماليا فى صالح مصلحة الوابورات الخديوية ، نظرا لما كانوا يتقاضونه من مرتبات أقل من المصريين ، ومع ذلك فقد وجدت اشارات لوجود انعامات خديوية على قادة وضباط مصريين كانوا يعملون فى سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، فقد جاء بالوقائع فى ١٠ يناير ١٨٧٥ أنه أنعم برتبة البكباشى على ابراهيم عيسى قبودان السفينة دمنهور وبرتبة الصاغقول أغاسى « الى كل من محمد وصفى ، وحسين جميل ومحمد موسى قبودانات سفن المنصورة ، مسير ، التجيلة وكذلك مصطفى مرشدى ويوسف شحاتة قاسم واحمد توفيق مفردات (نواب قادة) سفن دسوق والدقهلية والمنيا ودمنهور (٩٧) ، الأمر الذى يوضح أن استخدام الأجانب فى قيادة سفن المصلحة لم يكن يمثل ظاهرة ، وانما كان بعضهم فقط .

ثالثا : الأجور ونظم الصرف :

(أ) الأجور : كان الأجر الشهرى اما يقتصر على المرتب الأصلى « الماهية الأساسية » ، وقد تضاف له بدلات كحق مكتسب مقرر لسائر العاملين ، أو أن يصرف هذا البديل الى فئات دون سواها وذلك فى اطار تميزها وتمييزها ، أو فى اطار رغبة هذه الفئات للبديل النقدى عوضا عن المقابل العينى واقرار الادارة ذلك ، وهذه الأجور والبدلات تختلف عن المنح أو المكافآت التى كانت تقررها الادارة وفق ماتراه دون التزام مسبق تجاه العاملين ، أى أن الالتزام كان يقع أساسا فيما يتصل بدفع الأجر الذى كان فى نهاية كل شهر ، ويدخل ضمن الالتزام ذاته ما يتم صرفه من بدلات ثابتة .

وعلى كل فقد كانت اجراءات احتساب الأجور تختلف من فئة الى أخرى ، تبعا لاختلاف العناصر المستخدمة من المصريين والأجانب ، وهى

(٩٦) نفسه ، ص : ٦٩١ .

(٩٧) الوقائع المصرية : العدد ٥٨٩ الأحد ٢ ذى الحجة ١٢٩١ هـ/١٠ يناير ١٨٧٥ .

الاجراءات التى كان يتم الصرف على أساسها من « ورشة » قسم الاستحقاقات بديوان العموم .

فبالنسبة للمصريين كان يتم احتساب أجور العناصر المأخوذة من الدونما والدواوين الحكومية الأخرى على أساس بيانات مرتبه الشهرى الذى كان يتقاضاه سابقا من جهة عمله الأولى ، سواء أحضر الشخص نفسه تلك البيانات أو حصلت عليها ادارة البحرية التجارية عن طريق المكاتبات أو مندوب (٩٨) ، ويعتبر ذلك المرتب هو بداية أجره الجديد ، وتضاف له أية (ضميمة) علاوة تقررها الادارة ، وأما غير المستخدمين بدواوين الحكومة ، فهؤلاء كان يتم تحديد أجورهم تبعا لوظائفهم وخبراتهم، وعلى أساس ما تحدده الادارة وفقا لتنظيم الحكومة ويقر العامل باستلامه العمل على أساسه .

أما بالنسبة للأجانب ، فهؤلاء لما كان يتم استخدامهم بعقود عمل درءا لحدوث المشكلات القنصلية ، لذا كان يدون فى البيانات الوظيفة والأجر المتفق عليه وتوضح أية نقاط تؤثر على الأجر ، مثلا جهة العمل اذ كان البحر الأحمر يزيد عن البحر المتوسط نظرا للطقس ووعورة الملاحة حيث الشعاب والحواجز المرجانية فتم النص فى عقد العمل الموقع بين مدير الشركة المصرية فى سياحة السفن والخواجة جيمس جورج ريد J. G. Raid المأخوذ من الشركة الانجليزية P & O فى وظيفة مهندس ماكنجى (ميكانيكى) بسفن الشركة المصرية أن راتبه الشهرى ٢٥ جنيها انجليزيا اذا عمل بالبحر الأحمر ، ٢٠ ج.ك اذا عمل بالبحر المتوسط بما فيها المؤونة (المأكل) (٩٩) .

على أن الملاحظ فى تقدير الأجور أنها لم تكن على وتيرة واحدة فى عهدى سعيد باشا واسماعيل باشا . وكانت قيمتها وتأخرها تؤثران على كفاءة العمل بالسفن ، وهو ما حدث فى الشركة المجيدية ثم حاولت الشركات التالية تلافيه ، ففى وثائق المجيدية اشارات عديدة لترك الأفراد عملهم بالسفن لتأخر صرف مرتباتهم (*) ، وبالاضافة الى ذلك قلتها النسبية عن أقرانهم المعينين بالدونمنا والجهادية ، اذ تسجل مكاتبة بتاريخ ٢٩ ص

---

(٩٨) دارالوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة قلم المدير ، رقم ٣٤٦ بتاريخ ٢٩ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى ناظر ديوان الوابورات والعمليات ، ص ٢٨٩ .

(٩٩) ـ (عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية محرم ١٢٨٠ هـ ـ الحجة ١٢٨٥ هـ ، ترجمة كنتراتو بمعرفة فردريكو بك وارد من القومبانية الانكليزية الى محافظ الاسكندرية .

(*) سيتم تناول ذلك فى المبحث اللاحق « نظم صرف الأجور » .

(صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠ م) مرتبات ذوى الرتب البحرية فى وابورات نجدا ، الحجاز ، قبارى ، جده ، بالقرش كما يلى (١٠٠) :

	بدل سفر	بدل تعيين	ماهية شهرى
سوارى الوابور برتبة صاغقول أغاسى « طاهر قبودان نجد ، ابراهيم واصل قبودان الحجاز ، زنيل قبودان قبارى ، لطيف قبودان جده » .	١٥	١٥	١٢٥٠
قبودان ثانى برتبة ملازم أول .	١٥	١٥	٦٠٠
قبودان ثالث برتبة ملازم .	١٥	١٥	٥٠٠

ولما كانت هذه المرتبات أقل من المتبع فى الجهادية ، ومن ثم لكى يتم تصحيح تلك الأوضاع ، صدرت الارادة السنية ، بعد أن صارت أطقم المجيدية من الدوننما بأن يتم القيد حسب المتبع فى الجهادية ، اذ لم تقم ادارة المجيدية فى الفترة السابقة بضم أية زيادات مثل التى تمت بالجهادية ، وقد تم الاستعلام عن ذلك من ديوان الوابورات والعمليات فأفاد بأنها ١٥٠٠ قرش لرتبة الصاغقول والصاغقول أغاسى ، ٧٥٠ قرشا لرتبة اليوزباشى أول وثان ، ٥٠٠ قرش رتبة الملازم أول وثان(*) باجمالى ٢٧٥٠ قرشا (١٠١) .

وعلى أثر ذلك ، تمت مخاطبة الوكلاء بمكاتبات منها المؤرخة فى (ذى الحجة) ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦١ م) باقرار الزيادة فى مرتباتهم كالجهادية ، ثم تمت « الموافقة السنية بضم الربع على ماهياتهم نظرا لغلو الأشياء بالسويس » ، ومن ثم أصبحت مرتباتهم بعد ايقاف صرف بدل التعيين (المأكل) بالقرش كالتالى (١٠٢) :

---

(١٠٠) ـ (مجيدية) : المصدر السابق ، رقم ١٣ بتاريخ ٢٩ دس (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٩٩ .

(★) وردت هكذا فى الأصل ويرجع استحداث نظم أخرى فى الجهادية لذوى الرتب تقضى بالدرجة المعنوية التى ليس لها مقابل مادى ، حيث ورد فى الوثيقة اللاحقة أن المرتبات حسب الترتيب الجديد كانت ٥٠٠ قرش لرتبة الملازم أول والثانى .

(١٠١) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ صادر عربى أفرنكى الادارة ، مكاتبة رقم ٣٨١ بتاريخ ٩ هـ (الحجة) ١٢٧٧ (يونية ١٨٦١) من المدير الى حسن قبودان ، ص ص : ٣٩٥ ، ٣٩٦ .

ـ سجل م/٦/١/٩ صادر عربى المجيدية ، مكاتبة رقم ٣٨١ بتاريخ ٩ هـ (الحجة) ١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل القومبانية بالسويس ، ص : ١٩٤ .

(١٠٢) نفسه .

ماهية بضم الربع	اصل المرتب الشهرى	رتبــة	ملاحظــات
١٨٧٥	١٥٠٠	صاغقول اغاسى	لكل من سواريات سفن نجد ، جده ، قبارى
٦٢٥	٥٠٠	ملازم أول	لكل مـن الأربعـة قبـودانات الثوانى للسفن الأربعة
٦٢٥	٥٠٠	« ثانى	لكل من الأربعة قبـودانات الثوالث للسفن الأربعة .

وعلى هذا الأساس جاء أسلوب الترغيب المادى ليكون تمييزا للعاملين بالسفن التجارية عن أقرانهم بالسفن الحربية ، ولم يكن أنفار البحرية بعيدين عن المتغيرات ذاتها ، فقد كانوا ذوى مرتبات ضئيلة نسبيا تتراوح بين ٤٠ قرشاً و١١٠ قرش فى الشهر ، ولم يكن يعكس التفاوت الكبير بينهم وبين الضباط فحسب ، وانما جعلهم أكثر طالبى الاستعفاء من الخدمة وتاركيها ، ومن ثم صدرت الموافقة السنية على مضاعفة مرتباتهم ، وليس ضم الربع فقط الذى اتبع مع ذوى الرتب وهو ما يوضحه الرصد التالى المحرر ٦ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١ م) (١٠٣) .

جملة المقتضى صرفه	ضم الضعف	اصله الشهرى	
٢٢٠	١١٠	١١٠	باش ريس
١٤٠	٧٠	٧٠	يلكنجى
١٤٠	٧٠	٧٠	ربعريس (ربع ريس)
١٤٠	٧٠	٧٠	دومنجى ثان
٨٠	٤٠	٤٠	نفر دومنجى
٨٠	٤٠	٤٠	عنبرجى
٦٠	٣٠	٣٠	بحرى (نفر عادي)
١٤٠	٧٠	٧٠	باش آتشجى (رئيس العطشجية)
١٠٠	٥٠	٥٠	آتشجى
٨٠	٤٠	٤٠	كمورجى
١١٨٠	٥٩٠	٥٩٠	

(١٠٣) ـ : سجل م/٦/٣/١ صادر ادارة المجيدية ، مكاتبة نمرة ٤٠٢ بتاريخ ١٧ هـ (الحجة) ١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس عن بيان مرتباتهم فقط الجارى صرفه ، ص : ٤٥٢ .

ـ : سجل م/٦/٣/٣ صادر المجيدية ، مكاتبة ٢ بتاريخ ٦ محرم ١٢٧٨ هـ من مدير =

ولم يتوقف أمر التشجيعات على الاستخدام عند هذا الحد ، وانما قام الوالى سعيد باشا بمنح انعـامات لأطقم سفن الشركة المجيـدية فى غرة ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) قيمتها (سبعة آلاف وخمسماية فرانســة) ، وكان يشار اليهـا فى الوثائق « انعـام من لدن المراحم الداورية » (١٠٤) ٠

ولما كان قد تم الغاء بدل التعيين نظـير الزيادات التى تمت ، فانه حسبما أشارت وثيقة لاحقة فقد تم اعادة صرف بدل التعيين لذوى الرتب والدومنجية بواقع ٩ر٢٥ تسعة قروش وخمسة وعشرون بارة يومى اعتبارا من صفر ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١ م) ، تضاف الى أجورهم (١٠٥) ٠

وبعد أن حولت المجيدية الى مصلحة الوابورات الميرية ، تم استحداث نظام جديد لمحاسبة طاقم السفينة ، وقد تم تنفيذه ابتداء من طوبه (يناير) ١٨٦٢ م من خلال شقين :

أولا : استقطاع خمس المرتبات ٠

ثانيا : يعطى لهم مقابل ذلك (نايب) نسبة من (نولون) ايرادات السفن على أن يتم ذلك بالنسبة للضباط والأنفار البحرية المأخوذين من البحرية والجهادية ، ولا يتم ذلك بالنسبة للمهندسين والدومنجية الافرنك (الأجانب)، ومن هم غير جهاديين أو بحريين (١٠٦) ٠

ولما كانت قد صدرت ارادة سنية فى ١٦ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢ م) ، حددت مرتبات جديدة لتلك الفئات الميرية ، من ثم أصبحت هذه المرتبات هى الأساس المحاسبى الذى اتبع حيال هذه الفئات ، وكان ذلك كالتالى (١٠٧) :

= المجيدية الى سواريات الوابورات رقم ٥٠٨ الى سوارى وابور الحجاز ٥٠٩ سوارى وابور جدة ، ٥١٢ سوارى وابور قبارى ، بضم الضعف الى مرتبات الأنفـار ، ص ـ ص : ٢٣٤ ـ ٢٣٨ ٠

ـ سجل م/٦/١/٩ صادر مجيدية ، مكاتبة رقم ٥٠٨ بتاريخ ٦ محرم ١٢٧٨ هـ من مدير المجيدية الى ابراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ٢٤٤ ٠

(١٠٤) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ صادر عربى أفرنكى الادارة ، مكاتبة بتاريخ ٢ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ من مدير عموم القومبانيـة الى ناظر الجهادية ، ص : ٧١ ٠

(١٠٥) نفسه : سجل م/٦/٣/٣ صادر عربى أفرنكى الادارة ، مكاتبة رقم ٥٥٤ بتاريخ ١٠ صفر ١٢٧٨ هـ من مدير المجيدية الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٤٠١ ٠

(١٠٦) نفسه : سجل م/٦/١/١٠ دفتر قيد التحريرات الصادرة من القومبانية المجيدية ، (مصلحة الوابورات) رقم ١٨٢ بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من المدير الى يعقوب أفندى وكيل مصلحة الوابورات الميرية ، السويس ص : ١ ٠

(١٠٧) المصدر نفسه ٠

ماهية شهري	الوظيفة	ملاحظات	ماهية شهري	الوظيفة	ملاحظات
قرش		فئات تخصص لها نسبة من الايراد	قرش		فئات تتبع منها نظم اخرى
٢٠٠٠	سواري		١٢٠	دومنجي (نفر)	يصرف له عدا ذلك في اثناء السفر قرشان يومي من القيام حتى العودة ٠
١٠٠٠	مفردات		١٢٠	عنبرجي	يصرف له عدا ذلك في اثناء السفر قرشان يومي من القيام حتى العودة ٠
٨٠٠	قبودان ثالث		١٢٠	نفربحري	يصرف له عدا ذلك في اثناء السفر قرشان يومي من القيام حتى العودة ٠
٣٥٠	خوجة		١٢٠	باش اتشجي	تخصص له نسبة من الأرباح (*)
١٨٠	باش ريس		٧٥	طباخ	
١٢٠	يلكنجي		٧٥	اتشجي	يصرف له عدا ذلك ٥ قروش يومي اثناء السفر (الرحلة البحرية) ٠
١٢٠	ربعريس	والموجود عدد ٢ × ١٢٠ لكل منها	٥٠	كمورجي	يصرف له عدا ذلك ٥ قروش يومي اثناء السفر (الرحلة البحرية) ٠

(★) تم استثناء الباش عطشجية (أتشجية) من هذه الفئات بالمكاتبة المؤرخة ٧ جا (جمادى آخر) ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) ـ دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٧/٤/٦ صادر المدير بتاريخ ٧ جا ١٢٧٨ هـ من المدير الى سواريات الوابورات ، ص : ٤٧ ٠

والملاحظ من هذا الاجراء أنه استهدف :

أولا : خفض قيمة ما تتحمله خزانة الحكومة من مرتبات ، وخاصة أن ذلك عاصر زيادة ديون مصر نحو ثلاثة ملايين جنيه قيمة بناء حوض السفن بالسويس وشراء مهمات ومدافع حربية من فرنسا ، كما عاصر أيضا صدور الأوامر بصرف عساكر من الجيش ، واعطاء من يرغب من الضباط من الخدمة أرضا ومعاشا ، أو احالتهم الى مديرياتهم بنصف مرتباتهم وتخصيص ما يلزم لهم من الرواتب على الأراضى الزراعية (١٠٨) ٠

ثانيا : استهدف ذلك شحذ همم العاملين بالسفن ، أما من كانت توجد سفنهم بالاصلاح فلا يتم استقطاع الخمس عن مدة الاصلاحات ، وتحتسب الايرادات عن المدة الفعلية فقط ، وقد كان هذا الاجراء مجزيا بالنسبة للعاملين ، حيث يترتب على نشاطهم قيمة ما يتم تخصيصه ، من ذلك نجد مكاتبة الى سوارى وابور حجاز مؤرخة ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ م تفيد أن اجمالى ما يخص الفئات السابق الاشارة اليها عن سبعة أشهر ١٦٦٥٠ قرشا منها ٦٨١٨٫٢٥ قيمة المخصص للسوارى ، وتشير المكاتبه الى أنه تبعا لهذه النسبة « ففى الاثنى عشر شهرا ينوبكم عشرة آلاف قرش وكسور ٠٠ أى سيبقى لكم خمسة آلاف قرش ربع زيادة عن خمس الماهية التى يستقطع منكم ، وهكذا الباقين ٠٠ » ٠

أما اذا تم مقارنة ذلك بقيمة المستقطع فى السبعة أشهر من السوارى مثلا الذى مرتبه ٢٠٠٠ قرش وقيمة الخمس ٤٠٠ قرش ففى الأشهر السبعة ٢٨٠٠ ، أى أقل مما خصه من الايرادات بمبلغ ٤٠١٨ ، الأمر الذى يؤكد الوضع المادى المتميز الذى عاشه هؤلاء الأفراد ، وقد تساوى احتساب هذه النسب بنسب الفئات الأخرى ، وان كانت تفاوتت قيمة المستحق لكل منهم تبعا لمرتبه ، كما كان يحدث الاختلاف تبعا لمدة عمل السفينة الفعلى واجمالى ايرادها وهو ما يوضحه الاحصاء التالى على سبيل المثال (١٠٩) :

---

(١٠٨) أحمد عرابى : مرجع سابق ، ص ص : ١٦ ، ١٧ ٠

(١٠٩) للمزيد : دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/١٠ دفتر قيد التحريرات الصادرة مجيدية (مصلحة الوابورات) من مدير المصلحة إلى مذكورين : ـ
ـ رقم ١٣ بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ الى سوارى وابور قبارى عن بيان توزيع المخصص لأفراده ص : ١٠٧ ، ـ نفس الصفحة والتاريخ الى سوارى وابور الحجاز ، وفى تاريخه الى سوارى وابور نجد ، ص : ١٠٨ ، رقم ١١ بتاريخ ١٠ر (ربيع ثانى) أكتوبر ١٨٦٢ الى سوارى وابور جده ، ص : ١٠٩ ٠
ـ سجل م/٦/٣/٤ صادر الادارة ، مكاتبة بتاريخ ١٠ ر (ربيع آخر) ١٢٧٩ هـ ، (أكتوبر ١٨٦٢) من مدير المصلحة الى يعقوب أفندى وكيل الوابورات بالسويس ، ص ، ص : ٤٣٤ ، ٤٣٥ ٠

وابور حجاز عن سبعة اشهر			وابور قبارى عن سبعة اشهر			وابور نجد عن خمسة اشهر عمل بدون الاصلاح		
بارة	قرش		بارة	قرش		بارة	قرش	
٢٥	٦٨١٨	السوارى	٢٠	٥١٩٨	السوارى	٢٠	١٣٧٩	السوارى
١٥	٣٤٠٩	مفردات	١٠	٢٥٩٩	مفردات	٢٠	٦٨٩	مفردات
—	٢٧٧٥	قبودان ثالث	—	٢١١٥	قبودان ثالث	٣٠	٥٦١	قبودان ثالث
٣٠	١٣٤٧	باش ريس	٢٠	١٠٢٧	باش ريس	٢٥	٢٧٢	باش ريس
٥	٨٧٢	يلكنجى	٢٥	٦٦٤	يلكنجى	٢٥	١٧٦	يلكنجى
٥	١٤٢٧	ربعريس عدد ٢	٣٥	١٠٨٧	ربعريس عدد ٢	٣٠	٢٨٨	ربعريس عدد ٢
—	١٦٦٥٠	اجمالى	٣٠	١٢٦٩٣		—	٣٣٦٩	قرش اجمالى

بينما أشارت الوثائق ذاتها الى أن وابور جدة كان فى الترميم ثلاثة أشهر ونصف ، ولم يعمل سوى أربعة أشـهر ونصـف ، من ثم توزيع ما يخصهم من الايراد نحو ٣٧٤١ قرشا ، ورد خمس ماهياتهم المستقطع عن فترة الترميم ، وهذا جميعه يؤكد الاهتمام الخاص الذى أولاه سعيد باشا لأبناء الميرى العاملين بالسفن التجارية .

أما الفئات الأخرى التى لم تكن من الجهادية أو البحرية ، فهؤلاء ، وحسبما سبق القول يتم تحديد مرتباتهم فى عقد العمل البحرى ، وقد كان من أهمهم المهندسون الأجانب (الافرنك) فقد أشارت بعض الوثائق الى أن هؤلاء كانوا يتقاضون مرتباتهم وبها زيادة نسبية عن التابعين للميرى،فكانت مرتبات المهندسين اعتبارا من هاتور (يناير) ١٨٦١ بالقرش كما يلى (١١٠):

	وابور نجد	وابور حجاز	وابور جدة	وابور قبارى
مهندس اول	٣٢١٠	٣٠٠٠	٢٧٩١	٢٧٩١
مهندس ثان	٢٣٣٥	٢٣٣٥	٢٣٣٥	٢٣٣٥
مهندس ثالث	١٩١٣	١٩١٣	١٩١٣	١٩١٣
مهندس رابع	١٢٩٠	١٢٩٠	—	—
	٨٧٤٨	٨٥٣٨	٧٠٣٩	٧٠٣٩

(١١٠) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٩ صـادر عربى ادارة المجيدية ، رقم ٤٩٥ فى ٤ جا (جمادى آخر) ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٤٣٦ .

وكما يلاحظ ، فان هذه المرتبات كانت بها زيادة نسبية مقارنة بالسوارى مثلا ، الذى كان أساس مرتبه فى يناير ١٨٦٢ (٢٠٠٠ قرش) ، أو نائبه (مفردات) ١٠٠٠ قرش شهرى ، ولكن لا يتم استقطاع أية نسب نظرا لوجود عقود عمل سابقة ، ولم يتم صرف أية نسب من الايرادات ، لكون مرتباتهم بها زيادات أصلية ، وكانت هذه الايرادات من أهم السياسات التى اتبعت لتحقيق استقرار واستمرار عمالة السفن التجارية فى أواخر عهد سعيد باشا .

ومع تأسيس الشركة المصرية فى بدايات عهد اسماعيل باشا وهى التى حولت بعد نحو العام الى الشركة العزيزية ، استمر الاطار العام فى تحديد المرتبات كالعهد السابق من حيث معاملة المأخوذين من الدونانما تبعا لفئات رتبهم بالجهادية والبحرية ، أما الآخرون فيتم ذلك تبعا لما يتم الاتفاق عليه فى عقد العمل ، وقد أوردت الوثائق نماذج تفصيلية لبيان أطقم سفن الشركة المصرية ومنها وابور نجد كما يلى (١١١) : —

	نفر	بارة قرش	نفر	بارة قرش
سوارى بكباشى (مقدم)	١	٢٥٠٠		
مفردات صاغ (رائد)	١	١٥٠٠		
يوزباشه (نقيب)	١	٧٥٠		
ملازم	١	٥٠٠		
ربان وهو دليل	١	٨٠٠		
خوجة ملازم	١	٥٠٠	٦	٦٦٥٠
مهندس اول	١	٣٢٤٠		
ثانى	١	٢٠٠٠		
ثالث	١	١٩١٣		
سمكرى	١	١٢٩٠	٤	٨٤٤٣
باش ريس	١	١٨٠	١٠	١٤٩٩٣
ربع ريس ١٢٠	٣	٣٦٠		
نجار	١	٨٦٦		
دومنجية الرنك	٤	١٨٤٠		
لحينما يليق أولاد عرب				
عنبرجى ودومنجى عربى	٧	٤٢٠		
باش اتشجية	٣	٤٨٠		
اتشجية	٢٥	١١٢٥		
عشبى	١	٧٥		
قهروتى	١	٢٠٠		
بحرية	٢٢	١١٠٠	٥٨	١٠ ٦٦٤٦
اجمالى			٦٨	١٠ ٢١٦٣٩

(١١١) (عزيزية) : المحفظة الأولى — الملف الأول ، قرار جمعية القومبانية المصرية ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ، (يولية ١٨٦٣) .

واذا كان هذا الاحصاء يمثل نموذجا لما كانت عليه مرتبات العاملين بالسفن التجارية فى بدايات عهد اسماعيل باشا ، الا أنه يشير بعض الملاحظات اذا تم مقارنته بالمبالغ الأساسية التى كان يتم صرفها لذوى الرتب فى الجهادية والسفن الحربية ، وكانت فى عهد اسماعيل باشا كما يلى (١١٢) : ـ

٢٠	قرش	للنفر (عسكرى)	٣٠٠	ملازم ثان	
٣٠	«	اومباشى (عريف)	٣٥٠	ملازم اول	
٤٠	«	جاويش (رقيب)	٥٠٠	يوزباشى (نقيب)	
٥٠	«	بلوك امين	١٢٠٠	١٢٠٠ صاغقول اغاسى (رائد)	
٦٠	«	باشجاويش (رقيب اول)	٢٠٠٠	بكباشى (مقدم)	
١٢٠	«	صول (مساعد)	٣٠٠٠	قائمقام (عقيد)	
١٢٠	«	اسبيران (طالب ممتاز)	٤٠٠٠	اميرالاى (عميد)	

ومن هذه الملاحظات : أولا : أن القياس بهذا الشكل يكشف عن تفاوت ما تتقاضاه الرتبة الواحدة فى السفن الحربية عنها فى البحرية التجارية فى الاجمالى الشهرى ، للبكباشى مثلا ٢٥٠٠ قرش مقابل ٢٠٠٠ فى هذا الاحصاء ، والصاغ ١٥٠٠ قرش مقابل ١٢٠٠ ، واليوزباشى ٧٥٠ قرشا مقابل ٥٠٠ وهكذا حتى ان النفر البحرى يتقاضى شهريا ٥٠ قرشا مقابل ٢٠ قرشا تبعا للاحصاء ، ومن ثم لا يكفى رصد هذه المرتبات بالسفن الحربية للحكم على ما كان يتم فى البحرية التجارية .

ثانيا : لا يمكن القول بأن هذه المبالغ كانت اجمالى مرتبات هذه الرتب طيلة عهد اسماعيل باشا ، وذلك لوجود متغيرات ، كانت أوضح ما تكون فى حالة وجود أقدميات بين ذوى الرتبة الواحدة ، اذ كان يتم اضافة مبالغ أخرى لمرتباتهم ، من ذلك ما جاء بالأمر الكريم الصادر بتاريخ ٢٤ ربيع أول ١٣٨٢ هـ (أغسطس ١٦٨٥) بنقل أفراد ، منهم اثنان برتبة ملازم ثان ، أحدهما مرتبه الأصلى ٢٥٠ قرشا ضم عليه ١٥٠ فأصبح ٤٠٠ قرش ، والثانى الأصلى ٣٠٠ قرش أضيف له ١٠٠ فأصبح ٤٠٠

(١١٢) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، ملف قرارات ١٢٨٤ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٢٢٨ بالدار قرار مجلس ادارة نمرة ١٢٧/٦ بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ (نوفمبر ١٨٦٧) .

ـ سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٢٤ .

قرش ، بينما تمت ترقية ثالث لرتبة ملازم أول مرتبه الأصلى ٤٠٠ قرش أضيف له ١٠٠ فأصبح ٥٠٠ قرش ، وقد كانت هذه التنقلات بين أفراد السفن التابعة للدايرة السنية (١١٣) ، ولما كانت مرتباتهم هذه تختلف عما جاء بالرصد السابق ، فان ذلك يؤكد عدم استقرار مبالغها طيلة عهد اسماعيل باشا ، أو على الأقل اذا نظر اليها فى ضوء ما يتم صرفه لرتب العاملين بالسفن التجارية ، وأن هذه هى بدايات الربط فقط ٠

ولم يقتصر الأمر بالنسبة للبحرية التجارية المصرية على رصد هذه النقاط ، وانما تعداه الى نقطة أخرى أشارت لها الشركة العزيزية بتاريخ ٧ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) مفادها زيادة ما يتم صرفه للعاملين بالبحر الأحمر أولئك العاملين بالبحر المتوسط نظرا لما يتحملونه من مشاق السفر كعلاوة تضاف على ماهياتهم التى يتم صرفها على آساس الميرى ، ومن هذه التقديرات ما يلى (١١٤) : —

	نفر	البحر الأبيض (المتوسط)	البحر الأحمر شهرى
باش ريس ودومنجى باشه	١	٢٥٠	٣٠٠
يلكنجى ، دومنجى ثانى	١	٢٠٠	٢٢٥
ربع ريس ارمه ودومان ، وباش عنبرجى	١	١٢٠	١٤٠
باش عطشجى	١	١٨٠	٢٠٠
عطشجية	١	١٠٠	٢٢٠
نجار قلفاط	١	٨٠٠	٩٠٠
دومنجية افرنك	١	—	٥٠٠
« نفرات » بحرية	١	٠٦٠	٠٨٠

(١١٣) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ٢٢ وقائع ، ملف وابورات ، مستخرج من دفتر ١٩١٢ أوامر عربى صورة الأمر الكريم رقم ٢ بتاريخ ٢٤ ربيع أول ١٢٨٢ هـ « أمور خاصة خديوى » ٠ ص : ٤ ٠

(١١٤) نفسه (خدمات — عزيزية) : المحفظة الاولى ، وثيقة رقم (٣٦١٣٠ بالدار) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية نمرة ٥١/٣٩ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨١ هـ البند الرابع ٠

كما أشارت الوثائق الى زيادة استحقاقات خوجات السفن اعتبارا من شعبان ١٢٨١ هـ(يناير ١٨٦٥) ، فاصبحت لمن يعمل منهم فى سفن البحر المتوسط بواقع ٦٠٠ قرش شهرى بعد أن كانت ٥٠٠ قرش ، ومن يعمل بالبحر الأحمر ٧٥٠ قرشا بدلا من ٥٠٠ قرش شهرى (١١٥) ٠

أما المهندسون ، فانه كانت قد توافرت أعداد من مهندسين مستخدمين بالميرى (أولاد عرب) ، ولما كان هؤلاء يصرفون مرتبات أقل من المهندسين الأجانب ، ومن ثم صدر قرار بزيادة استحقاقاتهم أسوة بالأجانب بعد امتحانهم وترقيتهم من صفر ١٢٨١ هـ(يولية ١٨٦٤) (١١٦) ، أما بالنسبة للمهندسين الأجانب ، فهؤلاء رغم تحديد أجورهم الشهرية فى عقود العمل وزيادتها النسبية ، الا أن هذه الزيادات دفعتهم للكتابة مطالبين بمثلها أو الموافقة على تركهم الخدمة ، ومن ثم تمت الموافقة بتاريخ الأحد ١٦ ربيع أول ١٢٨٣ هـ(يولية ١٨٦٦) على اضافة جنيهين للمهندسين الأول فى السفن الكبار وهى « البحرية ـ الدقهلية ـ الشرقية ـ طنطا ـ الرحمانية » (١١٧) ٠

ولم يكن قادة السفن (السورايات) وبقية الضباط بعيدين عن هذه الزيادات حيث تم اضافة الخمس الى مرتباتهم سنويا ، ثم صدر قرار باضافة خمس ثان لضباط البحر الأحمر ، على أن يستقطع منهم اذا نقلوا الى البحر المتوسط أو نهر النيل (١١٨) ، ويتضح من خلال هذا التتبع أن أجور العاملين بسفن العزيزية فاقت فى هذه الفترة الشركات السابقة ، وكان ذلك من أثر التطور الاقتصادى وازدهار التجارة البحرية من جراء محصول القطن ابان الحرب الأهلية الأمريكية ، حيث توافرت سيولة مادية ، وقيمة ربحية كبرى انعكست على زيادة المرتبات ٠

ولم يقتصر الأمر على هذه الزيادات فحسب ، بل تعداها الى صرف انعاميات ، ومن ذلك الموافقة على صرف شهر لعموم العاملين فى شهر ربيع

---

(١١٥) ـ : محفظة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة رقم (٣٦١١٢ بالدار) قرار مجلس ادارة العزيزية رقم ٩ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ ٠

(١١٦) ـ : المحفظة الأولى عزيزية (الملف الأول ١٢٨١ هـ) وثيقة رقم (٣٦١٢٧ بالدار) قرار جمعية حضرات مؤسسين العزيزية مؤشر محمد حليم ١٥ صفر ١٢٨١ هـ نمرة ٣٢ ٠

(١١٧) ـ : محفظة قرارات المجلس وثيقة رقم (٣٦١٥٢ بالدار) ، قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ١٠١/٦٠ بتاريخ الأحد ١٦ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (يولية ١٨٦٦) ٠

(١١٨) ـ : وثيقة رقم (٣٦١٤٨ بالدار) ، قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ٩٩/٥٧ بتاريخ الثلاثاء ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (يولية ١٨٦٦) ٠

الآخر ١٢٨١ هـ(أكتوبر ١٨٦٤) (١١٩) ، كذلك قيام الشركة بتوزيع هدايا من ذلك الأمر بشراء « ثلاثون ساعة ذهب من بحر برا ، وبها بعض فصوص من الماس » لتوزيعها على بعض القبودانات والوكلاء .. ، وذلك فى شعبان ١٢٨٠ هـ(ديسمبر ١٨٦٣ (١٢٠) .

أما عن علاقة الطاقم بتشغيل السفينة ذاتها وأثر ذلك فى المعاملات المادية ، فانه قد استعيض عن النسبة التى كان يتم تخصيصها من ايرادات السفينة ابان الشركة المجيدية ، الى توزيع نسبة مما يتم توفيره من استهلاك السفينة عن القدر المحدد لاستهلاكها من الفحم والشحم والزيت ، الذى يتحقق نتيجة تشغيلها بالشرع (*) ، وتوفير استخدام البخار فى مسيرها ، وقد اتخذت ادارة الشركة المصرية قرارها فى هذا الشأن فى محرم ١٢٨٠ هـ(يولية ١٨٦٣) حيث يتم تخصيص نصف الوفر للشركة ، والنصف الآخر لطاقم السفينة يتم توزيعه حسب النسب التالية : ــ .

٩٠٪ تصرف للخدما والضباط والكدكليان والمهندسين والعطشجية والانفار البحرية .

١٠٪ يتم اضافتها بواقع $\frac{٢}{٥}$ على ماهية البحرية (الانفار) ، $\frac{٣}{٥}$ على ماهية العطشجية ، وذلك بالاضافة الى مايخصهم من نسبة الـ٩٠٪ (١٢١).

ولما كانت الشركة العزيزية تعتبر تطورا للشركة المصرية ، من ثم ظلت المكاسب السابقة سارية ان لم تزد بالنسبة لأجور العاملين الى أن حدثت الانتكاسة فى تجارة القطن بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية والتى أثرت بدورها على النقل البحرى وأرباحه ، ومن ثم دفعت الادارة للبحث عن سبل للتوفير الأمر الذى انعكس على الجوانب المادية فى التعامل بالسفن ، ولذا صدرت قرارات بتخفيض ما يتقاضاه طاقم السفينة ، ومن أمثلة ذلك قرار مجلس ادارة الشركة العزيزية فى ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ (أواخر نوفمبر ١٨٦٧) الذى جاء به :ــ

---

(١١٩) ــ المحفظة الأولى (عزيزية) ، الملف الاول ، وثيقة رقم (٣٦٠٩٨ بالدار) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ .

(١٢٠) ــ : قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (ديسمبر ١٨٦٣) ، البند السابع عشر .

(*) شراع : والجمع شرع ، ويقال لها القلوع ، وهى عبارة عن قماش كتان مثبت على أعمدة بطريقة راسية مثلثة تتحرك عن طريق قاعدة عمودية وبكرات .

(١٢١) المصدر السابق : قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ، البند الثامن ــ قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) البند الخامس عشر .

« لمناسبة ما نظر أن أرباح القومبانية ‧‧ بهذا العام لم تضاهى أرباح الأعوام السابقة ‧‧ قد استصوب أنه لمساعدة جانب القومبانية يجرى استقطاع خمس ماهيات خدماها عموم وفروع ‧‧ » ، ثم فند القرار تلك الأمور بالنسبة للعاملين فى البحر والبحر ‧

فكانت النسبة للعاملين في البر (*) فى الادارة والتوكيلات كما يلى :ـ

(أ) ذوى الرتب : فهؤلاء يتم صرف استحقاقاتهم تبعا للرتب واستحقاقها بالجهادية والبحرية السابق ذكره فى هذا المبحث ، بعد أن يتم خصم الخمس ، وذلك لمن هم بين رتبة الميرالاى (عميد) وانتهاء الى اليوزباشى (النقيب) ‧

(ب) ماعداهم فمن يكون استحقاقه ستمائة قرش شهرى ، يصبح قيد استحقاقه شهرى خمسمائة قرش،ومن كان يستحق خمسمائة وخمسين قرشا يخصم منه خمسين قرشا ، وأما من تكون ماهيته أقل من خمسمائة قرش فلا يخصم منه شيء ‧

أما بالنسبة للعاملين بالبحر (طاقم السفينة) : ـ فهؤلاء لم يتم منحهم جميعا اية علاوات جديدة ، وانما ظلت اجورهم كالسابق تبعا لرتبهم ، ثم تم استقطاع خمس المرتب السابق اضافته ثانية لاطقم سفن البحر الأحمر ، بينما ظلت استحقاقات العاملين بعقود عمل بحرية دون استقطاعات ، سواء كان ذلك بالنسبة للمهندسين أو غيرهم (١٢٢) ‧

أما قيمة ما كان يتم تخصيصه للطاقم « قدر نصف الوفر فى استهلاك السفينة من الفحم والشحم والزيت فهذه النسبة قد أعيد النظر فيها أثر مخاطبة تمت بين العزيزية وشركة الملاحة النمسوية L'Loyd Austriaco عما تصرفه لأفراد سفنها ، فأفادت بأنها ١٥٪ للقبودانات والمهندسين ، ومن ثم تم اقرار ذلك بالنسبة لهذه الفئات فى سفن العزيزية ، ثم لم تلبث أن ألغت ذلك كلية فى أبريل ١٨٦٩ ، بعد تفاقم خسارة الشركة التى كانت تمهد لأيلولتها لمصلحة وابورات البوستة الخديوية (١٢٣) ‧

(★) سيتم تناول من لهم علاقة مباشرة بالسفينة فى البر (الوكلاء الملاحيون) فى فصل لاحق ‧

(١٢٢) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٤ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٢٢٨ بالدار ، قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ٦ مضبطة ١٢٧ الجمعة ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ (نوفمبر ١٨٦٧) باعتماد اسماعيل راغب ناظر الشركة ‧

(١٢٣) نفسه : ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، وثيقة بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (أبريل ١٨٦٩) بيان المواد المقتضى التداول فيها بمجلس الادارة المنعقد بتوقيع وكيل المجلس ‧

وقد كانت هذه الخسائر قد دفعت مجلس الادارة الى البحث عن اجراءات للتوفير ، فشرعت فى رفت بعض المستخدمين وايقاف مرتباتهم ، وقدرت ما يتم من ذلك نحو ٢٥٠٠٠ جنيه ، كما أعيد النظر فى بدلات التعيين والملبوسات وقدرت ما ينتج عن ذلك نحو ٦١٤٠ جنيها (١٢٤) .

بيد أن هذه المسيرة بين الزيادات والتخفيضات كشفت عن خطأ جوهرى فى الادارة ، هو أنها اتبعت سياسة المنح والتشجيعات دون دراسة كافية ، أو على الأقل لم تسر بمثل ما كان يتبع فى شركات البحرية التجارية المماثلة ، لدرجة أن أجور العاملين بالسفن العزيزية فاقت أقرانهم فى السفن الأجنبية ، ونقرأ فى هذا المجال اجابة الشركات الأجنبية على استفسارات العزيزية ، ففى افادة وكيل الشركة الفرنسية الميساجيرى بالاسكندرية Services Maritimes des Messageries Imperiales بتاريخ ٢٨ يونيو ١٨٦٨ ، أوضح انه بدون المأكولات بالوابور فالمهندس الأول ٣٠٠ فرنك شهرى، والثانى ١٥٠ فرنكا(١٢٥)، وأما شركة اللويد النمساوية L'Loyd Austraiaco فقد أفادت فى كتابها المؤرخ ١٧ يونيو ١٨٦٨ بان المهندس الأول مرتب له ٣ ليرة اسبوعيا ، والثانى ٢ ليرة ١٥ شلن ، والثالث ١ ليرة ٣ شلن ، والرابع ١ ليرة ١ شلن ، وماعدا ذلك يوجد بدل تعيين أسبوعيا من ١٥ شلن الى ١ ليرة (١٢٦) ، وهذه وتلك قلت فيها مرتبات المهندسين عن أقرانهم بالسفن المصرية فى ضوء ما عرضناه سابقا ، حيث زاد استحقاق المهندس الأول فى بعض السفن عن ٣٤ جنيها ، ولم يقل عن ٢٧ جنيها ، والثانى أكثر من ٢٣ جنيها عدا بدلات المأكل والملبس ، وقد امتدت الأطر ذاتها للباقين .

وقد دفع هذا الأمر محمد شريف باشا بعد توليه رئاسة الشركة الى اعادة النظر والاستئذان من الخديوى فى ان يستخدم بالشركة العزيزية عمالة جديدة ، وأنه قد قام بقطع بدل التعيين المخصص لربابنة بواخر الشركة « لأن رواتبهم تتراوح بين ٣٠ و٣٫٥ جنيها فى الشهر بما فيها بدل التعيينات ، بينما رواتب الربابنة الذين يعملون فى الشركات الأخرى لا تتجاوز الـ ١٩ جنيها بما فيها بدل التعيين .. » ، ومن ثم جاءت موافقة الخديوى من الاستانة — حيث كان يصطاف — بتاريخ ١٤ يوليو ١٨٦٨

---

(١٢٤) نفسه : محفظة قرارات ١٢٨٥ هـ ، محضر مجلس ادارة العزيزية نمرة ٣١ مضبطة ١٧ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) .

(١٢٥) نفسه : محفظة الميزانية والمرتبات والعهد والسندات والبنوك ١٢٨٠ — ١٢٩١ هـ ، ملف قوائم وايصالات ، ترجمة مكاتبة بالفرنسية رقم ٢٢٤ بتاريخ ٢٠ يونية ١٨٦٨ من وكيل شركة الميساجيرى الامبراطورية الفرنسية بالاسكندرية الى مدير العزيزية .

(١٢٦) المصدر نفسه : ترجمة مكاتبة بتاريخ ١٧ يونية ١٨٦٨ من وكيل شركة اللويد النمساوية بالاسكندرية الى سعادة الباشا ناظر العزيزية المصرية .

بالموافقة على الاجراءات « وأنه ما دام استخدام الربابنة الأجانب أقل كلفة وأدعى الى راحة السياح فلا بأس والحالة هذه من استخدام الربابنة الآجانب بدلا من الربابنة المصريين » (١٢٧) ٠

وعلى هذا الأساس جاء مؤشر صرف أجور أطقم السفن فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، فذوو الرتب والمأخوذون من الميرى فهؤلاء يعاملون معاملة من هم بالجهادية والبحرية دون اضافات ، وتسرى على الجدد منهم ذات النظم الميرية ، خاصة بعد أن أصبحت المصلحة بأسرها حكومية ، وأصبحت زيادة المرتبات بعد أن كانت تهدف الى تشجيع العمالة بالسفن ووسيلة تحسين لمستواهم المعيشى ، أمست وبالا لأنه كان من الصعب تقبل تخفيضات أكثر ، ومن ثم فتح الباب أمام العمالة الأجنبية ، فنقرأ عن تولى بعضهم ربابنة للسفن أمثال الخواجة جوزيف الذى عين عام ١٨٧٣ ربانا للباخرة شبين بمرتب شهرى ٢٠ عشرون جنيها (١٢٨) ، ونلمح معه النقص باكثر من ٥ جنيهات عن السابقين من المصريين ، ومن ثم دعم هذا استخدام الكثيرين منهم فى قيادة السفن ومذكرا بما كان فى المجيدية قبل تعريبها فى عهد سعيد باشا ، وان كان لم يثبت توليهم قيادة جميع السفن أو شغلهم جميع وظائفها ٠

(ب) **نظم الصرف** : لما كانت الأجور والبدلات يتم صرفها شهريا ، فمن ثم وجدت أطر تعاون ادارية بين السفينة ومقر ديوان العموم ، تكفل العمل على صرف المستحقات للعاملين متعددى الجنسية ، مثلما أملت تطوير السجلات والدفاتر التى كانت تعتمد عليها اجراءات الصرف ، حتى يتم ذلك تبعا لعقود العمل والدفاتر والسجلات المحفوظة بديوان العموم المدون فيها بيانات العاملين ووظائفهم وأجورهم ، ثم الاطلاع على كشوف يوميات السفينة عقب كل رحلة بحرية واستخلاص ما يؤثر على أجور وبدلات أفراد الطاقم ، من حضور وغياب وانضباط وجزاءات وأجازات ، ويضاف اليها ما تصدره الادارة من قرارات ترقية أو علاوة أو خصم وغيرها مما يؤثر على قيمة المبالغ المستحقة ، ولما كان جل الاهتمام فى بداية تأسيس البحرية المصرية بحركة الشحن ، فمن ثم اعترى تقديم رؤساء السفن لهذه البيانات شيء من التقصير ، أفصحت عنه حادثة غرق راكبين فى بحر السويس (البحر الأحمر) فى بدايات ذى القعدة ١٢٧٤ هـ (يونية ١٨٥٨) لم يستدل عليهما ، فصدرت التعليمات مشددة بضرورة تقديم كشوف للركاب واسماء النوتية (البحارة) عقب كل رحلة بحرية (١٢٩) ، حيث

---

(١٢٧) د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ص : ٧١٦ ، ٧١٧ ٠

(١٢٨) نفسه ، ص : ٧١٧ ٠

(١٢٩) دار الوثائق (ديوان معية سنية) : محفظة ٣٢ معية سنية تركى ، ترجمة =

يتم مطابقة أسماء البحارة على المحفوظ بالادارة ليتم صرف المستحقات ، واستمر ذلك الى ان صدرت التعليمات فى ١٢ ر(ربيع آخر) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) بتنظيم دفتر يومية السفينة (جرنال السفينة) وهو الذى يتضمن البيانات التفصيلية لاجمالى حركة السفينة والطاقم (١٣٠) ، ثم طبعت أوراق مطولة لنماذج كشوف يوميات على غرار المتبع بالسكة الحديد وتم توزيعها على سواريات السفن بتاريخ ٢٢ هـ(ذى الحجة) ١٢٧٧ هـ(يونية ١٨٦١) وهذه الكشوف من نسختين احداهما تحفظ بالسفينة والأخرى يتم تقديمها عقب انتهاء كل رحلة بحرية (١٣١) ، وقد أصبحت مجموعات هذه الكشوف هى الأساس لدفتر أو سجل اليومية ، والذى يتم فيه رصد المشحونات وما يتم للسفينة ، وبيان حضور وغياب أفراد الطاقم وأجازاتهم باذن أو أجازتهم الطبية وكافة الحوادث ، وفى البداية أسندت مهام تحرير هذه اليومية الى القبودان (سوارى السفينة) (١٣٢) ، حيث يراعى فى تدوينها بيانات دفتر أسماء البحريين المحفوظ بالسفينة (١٣٣) ، وتخفيفا من الأعباء الملقاة على عاتق قائد السفينة ، فقد أسندت هذه المهام الى خوجة السفينة .

بالاضافة الى ذلك حركة المأكل فى (دفتر الزفت والأحد) الذى كان مقسما لعدة أبواب تبعا لوظائف الطاقم (١٣٤) ، ومن خلال رصد المدون بالدفترين يتم تحديد قيمة استحقاقات الأفراد وبدلات التعيين وكان يتم اعتماد ذلك من سوارى السفينة ، ويتم تسليم ذلك للوكيل بالسويس بالنسبة للعاملين فى البحر الأحمر حتى يرسله للادارة ، والى مقر توكيل الاسكندرية بالنسبة للعاملين بالبحر المتوسط .

= الوثيقة رقم ١٢٢٠ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٧٥ (مارس ١٨٥٩) من اسماعيل عاصم ناظر الداخلية الى صاحب العزة .

(١٣٠) ـ (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ صادر المجيدية ، بتاريخ ١٢ر (ربيع آخر) ١٢٧٧ من المدير الى زنيل قبودان سوارى قبارى ، ـ تاريخه الى طاهر قبودان سوارى نجد ، ص ص : ٦٦ ، ٦٧ .

(١٣١) ـ : سجل م/٦/٣/٣ صادر ادارة المجيدية ، مكاتبة رقم ٤٢١ بتاريخ ٢٢ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٧ هـ من المدير الى حسن قبودان وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ١٢٠ .

(١٣٢) ـ : سجل م/٦/١/٩ صادر المجيدية ، مكاتبة رقم ٣٦٢ فى ٧ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦١) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ١٩٠ .

(١٣٣) المادة ٦٥ من القانون البحرى التجارى ، ط ١٢٨٥ هـ ، ط ١٢٩٢ هـ ، ص : ١٩ ، ـ فيليب جلاب : قاموس الادارة ، المجلد الرابع ١٨٩٢ ، ص : ٤٠٢ .

(١٣٤) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٢ صادر عربى أفرنكى الادارة ، رقم ١٨ فى هـ (ذى الحجة) ١٢٧٨ هـ (مايو ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى يعقوب أفندى وكيل مصلحة الوابورات الميرية ، ص : ١٠٠ .

كان متبعا للصرف انه بعد اتخاذ الادارة اجراءاتها ومراجعتها ، تقوم باخطار الوكيلين المذكورين ليقوما بصرف النقدية المستحقة للخوجه ، حيث تجرى التوقيعات على كشوف الصرف واعادتها ، وكان يوضح بهذه الكشوف التابعين للدوننما ، كما يتم تحديد فئات الماهيات وبدلات التعيين مثال ذلك بيان اجمالى المنصرف لطاقم السفينة جده فى بؤونه (يونية ١٨٦١) ، كان المقتضى صرفه من خزينة توكيل السويس مبلغ ٣٠ بارة ١٧٠٥٩ قرشا وبياناته ٢٠ بارة ١٠٨١٩ قرشا ماهية ، ١٥ بارة ٤٥١٠ قرشا تعيين ، ٣٥ بارة ١٧٢٩ قرشا الدوننما (العسكريين) (١٣٥) .

وتجدر الاشارة الى انه رغم وجود هذه النظم كان يحدث تأخير فى صرف الأجور عن بعض الأشهر ، الأمر الذى كان يؤدى الى تقديم أفراد الطاقم التماسات تستعجل الصرف للوكيل الملاحى المسئول ، وهو كان يرفعها بدوره للادارة اذ لم يكن من سلطته البت فى مثل هذه الأمور(١٣٦)، ومن المرجح أن ذلك كان مرتبطا بالظروف المالية التى عانت منها المجيدية فى أخرياتها ، وأنه دفع الشركة الى اتباع سياسة صرف سلفة تسلم الى سوارى السفينة ، يقرض منها من يحتاج لنقود من أفراد الطاقم على أن تتم تسويتها عند الصرف الشهرى (١٣٧) ، بيد أن استفحال التأخير فى أشهر أخرى أدى الى ترك بعض الأفراد للسفينة واتجاههم الى مقر التوكيل ، من ذلك توجه ٢٧ فردا من طاقم السفينة نجد فى ٢١ ص (صفر) ١٢٧٨ (أغسطس ١٨٦١) الى مقر ديوان توكيل السويس « وصحبتهم جميع عفشهم وأجابوا عن سبب خروجهم من الوابور ــ وهذا غير لايق ــ لطلب ماهياتهم وحوائجهم المتأخرة .. وتم تدخل المحافظ لاقناع المذكورين بالنزول للوابور (١٣٨) .. » .

وقد كان متبعا فى اجراءات صرف الاستحقاقات ، أنه اذا رغب البعض فى ارسال جزء منها أو كلها الى ذويهم أو جهة ما ، فبعد موافقة

= ــ سجل م/٦/١/٩ صادر عربى الادارة ، رقم ١٨ فى ١٠ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٨ هـ من المدير الى وكيل الوابورات الميرية بالسويس ، ص : ٣١١ .

(١٣٥) ــ : سجل م/٦/١/٣ ، بتاريخ ٨ هـ (ذى الحجة) يونية ١٨٦١ امر بالصرف من المدير الى خزينة وكيل السويس ، ص : ٢ .

(١٣٦) المصدر نفسه .

(١٣٧) ــ : سجل م/٦/١/٩ صادر عربى ادارة المجيدية ، مكاتبة رقم ٥١٨ بتاريخ ٦ محرم ١٢٧٨ هـ (١٥ يوليو ١٨٦١) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى وابور الحجاز ، ص : ٢٤٤ .

(١٣٨) ــ : سجل م/٦/١/٣ صادر ووارد المجيدية ، مسلسل ٢٧ بتاريخ ٢١ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (٢٩ اغسطس ١٨٦١) من وكيل السويس الى المدير ، ص : ٢٠ .

الادارة على ذلك يتم تحويل تلك المبالغ للجهات التى يحددونها ، وقد كان يتم ذلك مع الآجانب خاصة مع طلبهم التحويل الى جهاتهم الأصلية « شركات الملاحة الأجنبية » التى ترسلها الى ذويهم ، بينما يصرف المتبقى له عن طريق خوجة السفينة ، ومن ذلك الموافقة فى ٢٢ أغسطس ١٨٦٠ على المكاتبة الواردة من الشركة الانجليزية P & O على صرف مبالغ للمسيو ويست Wist وكيلها بالسويس يرغب مهندسون انجليز فى ارسالها لذويهم (١٣٩) ، أو أن يتم تحديد هذه المبالغ فى عقد العمل البحرى من ذلك ما يورده عقدا عمل ارجوس فنست Argous Vinst برنجى مهندس ماكنجى (مهندس ميكانيكى أول) ، بنتو رسوما B. Resoma مهندس ثانى ، بتاريخ ٢٢ ديسمبر ١٨٦٣ عن استخدامهما بالشركة المصرية (سفينة دمنهور) ، وكان مرتب أولهما ١٠ عشرة جنيهات انجليزية ، والثانى ٨ ثمانية جنيهات انجليزية (*) ، وأنهما رتبا جانبا من مرتباتهم لكى يتم ارساله لذويهم عن طريق الشركة الشرقية الانجليزية P & O (١٤٠) .

وقد كان صرف الأجور يتم تبعا لنوع العملة المحددة فى عقد العمل بالنسبة للأجانب ، ولكن لما كانت النقود فى مصر قد تعرضت لاضطراب نتيجة تفاوت قيمة العملات الفضية بالاضافة الى وجود بعض العملات الأجنبية المزيفة ، فمن ثم أوجدت تلك الأمور اختلالا فى اجراءات الصرف وامتنع البعض عن الصرف بالعملة السابق تحديدها والتى اختلفت قيمتها فى الأوضاع المضطربة ، خاصة ابان فترة تدهور الفضة فى أوربا فى أواسط عهد اسماعيل والتكالب على العملة الذهبية فى مصر ، وكان أساسها الجنيه الذهب ، والذى زادت قيمته منذ نهايات عهد سعيد باشا مع مقدم ازدهار تجارة القطن ، وكان بالاضافة اليه العملات العثمانية « المجيدى » والفرنسية (١٤١) بينما منع قبول عملات أخرى بخزانة

---

(١٣٩) ـ : سجل م/٦/٤/٣ صادر ووارد الادارة ، رقم ١٩١ بتاريخ ٢٢ أغسطس ١٨٦٠ من وكيل الشركة الشرقية الانجليزية بالاسكندرية الى مدير المجيدية ، ص : ٦ .

بارة قرش

(★) كانت قيمة الجنيه الانجليزى تعادل ٢٠ ٩٧ أى ٩٧٫٥ قرش .

محمد مختار باشا : التوفيقات الالهامية ، ص ـ ص : ١٣١٩ ـ ١٣٣٤ .

(١٤٠) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة رقم ٢ وابورات ٦٣ ـ ١٨٦٥ ، ترجمة عقود عمل موقعة مع وكيل القومبانية الشرقية الانجليزية بالاسكندرية بتاريخ الثلاثاء ١١ب (رجب) ١٢٨٠/٢٢ ديسمبر ١٨٦٣ ، منها الخاص بالمهندس الأول ، والمهندس الثانى بالسفينة دمنهور بالشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية وآخرين .

(١٤١) أحمد الشربيني : مرجع سابق ، ص ص : ٧٦ ، ٧٧ .

الحكومة (١٤٢) وبالتالى أثرت هذه الظروف فى صرف الأجور وشرعت الحكومة فى توفير العملات الذهبية ، وأمرت بدفع الأجور بالعملتين الذهبية والفضية ، وكان المهندسون الأجانب أكثر وعيا بهذه الحقائق ، ففى الوقت الذى تقبل فيه المصريون الصرف تبعا لذلك ، نجد المهندسين الأجانب يمتنعون عن صرف مرتباتهم اذا كان بها قدر من الفضة ، وفى ١٢ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ(أغسطس ١٨٧٨) يشكو وكيل السويس هذا التصرف من الأجانب من منطلق أنه لا توجد نقود ذهبية كافية بالتوكيل ، وأن القناصل يتدخلون نتيجة احتجاجاتهم ولم يكن من وسيلة سوى تدبير ذلك لأن العقد نص على أن تكون العملة ذهبا ، ثم صدرت الأوامر بأنه « عند انعقاد أى كنتراتو (عقد) مع المهندسين الأوربايين (الأوربيين) يتوضح به مقدار استحقاقهم الذى (يدفع) اليهم شهرى بواقع القرش لا بواقع الجنيه الأفرنكى » (١٤٣) ، وقد جاءت هذه الاجراءات فى أواخر عهد اسماعيل ، وكان على الخزانة أن تمضى فى دفع مرتبات السابق توقيع عقود عملهم الى النهاية ولحين تركهم الخدمة ، حيث تكون نتائج أزمتهم فى هذه الحالة دفع المزيد من التعويضات ٠

وقد كانت تتبع هذه الاجراءات بالنسبة لصرف الماهيات الشهرية ، ولكن حسبما أشير ضمنا أن هذه الماهيات كانت تتأثر بظروف أخرى ، يترتب عليها تحديد القيمة من ترقيات وأجازات وغياب وجزاءات وبدلات حيث يتم الصرف بعد استيفاء المتغيرات بالزيادة أو الاستقطاع ، وفى بعض الأحيان كانت تحدث أخطاء حسابية فى الصرف بالنقص أو الزيادة وهذه كانت تتم تسويتها فى الأشهر اللاحقة (١٤٤) ٠

أما الاجراء الذى يتم فيه ايقاف صرف المرتب ، فانه كان عند الايقاف عن العمل على ذمة قضية ، من ذلك ما تم من استقطاع مرتب يوزباشى على قبودان بوابور الحديدة لمدة أربعة أشهر لاحالته للتحقيق على ذمة قضية

---

(١٤٢) ذكرت الوقائع المصرية ان الروبية الهندية والريال المسكوبى والافرنك والقطعة النمساوى وغيرها ، صار منع قبولها بخزانة الحكومة ـ الوقائع المصرية : العدد ٦٥٣ بتاريخ ١٣ ربيع أول ١٢٩٣ هـ/٨ أبريل ١٨٧٦ ٠

(١٤٣) دار الوثائق القومية (خدمات ٠ مصلحة وابورات البوستة) : سجل م/٢٨/٣/١ جـ ٣ وارد الفروع ، مكاتبة رقم ١٢٠٤ بتاريخ ١٢ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ من توكيل السويس ، ص : ٣٢ ٠

(١٤٤) ـ نفسه (المجيدية) : سجل م/٦/١/٣ صادر ووارد الادارة ، رقم ١٧ بتاريخ ١٩ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٨ هـ (يونية ١٨٦٢) من وكيل السويس الى مدير مصلحة الوابورات الميرية بخصوص مبلغ تم صرفه زيادة للباشى ريس حسن حسن بوابور الحجاز ، ص : ٥ ٥

خاصة بفقد صرة بسفينته بها عشرون ألف درهم (١٤٥) ، كما كان يتم الايقاف أيضا فى حالة انهاء الخدمة بالرفت أو لانتهاء عقد العمل دون تجديد أو الوفاة حيث تتم التسويات بالمعاشات ، وهذه كانت تتبع معها اجراءات أخـــرى .

رابعا : الترقيات :

وهى تعنى شغل الفرد درجة أو رتبة أعلى فى وظيفته ، وتمتعه بما يترتب على ذلك من مزايا مادية فى الأجر الأساسى والبدلات وغيرها ، ومزايا أدبية معنوية بارتقائه بين زملائه حيث كانت نظم الترقية تحتم ضرورة التميز بالأخـــلاق الحميدة والتفوق فى علـم وفن البحرية كل حســب اختصاصه (١٤٦) ، ومن ثم فهى تمزج بين صالح العمل والعامل .

ولما كانت البحرية التجارية المصرية قد استخدمت فى سفنها عناصر متباينة من العسكريين كضباط وأنفار ، ثم المدنيين فى بقية التخصصات ومنهـا الهندســة الميكانيكية ، فانه تبعا لهذا التباين كانت توجد بعض الفروق من حيث السلطة المنوط بها التصديق على الترقية ، مثلما تباينت عناصر ترقيات كل منها ، فالعسكريون مثلا تحكمهم الأطر التى كانت تحكم ترقيات أقرانهم بالدوننما والجهادية ، حيث كان متبعا منذ البداية موافاة الادارة ببيان الرتبة الوارد بها ، وبعد تجميع اجمالى بيان رتب المستخدمين تتم المخاطبات مع الديوان الأعلى (الوابورات والعمليات ثم ديوان البحرية) للافادة عما يتم اســتحداثه من ترتيبـــات أخرى كى يتم تطبيقهـــا فى الترقيـات (١٤٧) ، وذلك لأن قرارات ترقيـة الضباط (رتبـــة ملازم فما فوقها) كانت تتم بعد الموافقة السنية (الخديوى) (١٤٨) ، ومن ثم تطلبت توخى مزيد من التنظيم والمتابعة .

(١٤٥) ـ نفسه (عزيزية) : محفظة تراجم دفاتر ١٨٦٥ ـ ١٨٦٧ ، مكاتبة ١٢ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) من على قبودان بوابور الحديدة الى وكيل القومبانية العزيزية بالسويس

(١٤٦) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة ، ادارة المجيدية ، بتاريخ ٢٠ ج (جمادى أول) ١٢٧٦ (ديسمبر ١٨٥٩) من المدير الى ناظر الجهادية ، ص : ١٢ .

ـ رقم ٢٠ بتاريخ ٤ (ربيع ثانى) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى وكيل السويس ، ص : ١٠٩ .

(١٤٧) نفسه : سجل م/٦/٣/٣ قيد التحريرات الصادرة ادارة المجيدية ، رقم ٤١٦ بتاريخ غاية الحجة ١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى وكيل ديــوان الوابورات والعمليات ، ص : ٣١ .

(١٤٨) نفسه (عزيزية) : المحفظة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦١٣٠ بالدار ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية نمرة ٣٩/مضبطة ٥١ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤ م) البند الأول .

أما من كانت رتبتهم أقل من ملازم أى الكدكلية (الصف ضباط أو ضباط الصف) فقد كانت الموافقة على ترقياتهم من سلطة مدير (ناظر) البحرية (١٤٩) ، وقد تقتصر على الادارة ، ولكن بما لا يؤخر ترقياتهم عن أقرانهم بالميرى ، وقد اشترطت الأوامر العالية اجراء امتحانات للعسكريين، وذلك فيما نصه : « ان الضباط أرباب الرتب هم الذين يعرض عمن يستحق ضميمة (زيادة) منهم بعد الامتحان » ٠

وقد كان الشيء ذاته بالنسبة للكدكلية وذلك في النص على ان « وظائف الكدكلية ، تكون بالامتحان درجة بعد درجة لمن يستحق » (١٥٠)، وكانت هذه الامتحانات تركز على الجوانب العملية فى السفن بمراقبة مفتش العموم وباشمهندس الوابورات وسوارى السفينة ، وقد اشتملت درجات الكدكلية على بحرى ، بحرى ماهر ، ¼ ريس ، ½ ريس ، ¾ ريس، ريس كامل ، ثم مساعد (صول أول) ، ثان ، وبعد تعميم استخدام البخار حورت هذه المسميات فأصبحت نفر بحرى ، بحرى ماهر ، ربعريس ، ريس باشريس (١٥١) ، وقد كانت الامتحانات تعتمد أساسا على اختبارهم النظرى والعملى فى العلوم والفنون البحرية ، وفى هذا المجال كانت تؤخذ فى الحسبان تقارير وملاحظات السوارى ومتابعة باشمهندس الوابورات ومفتش العموم ، ، وخاصة فى السلطات التى للخديوى ، أى عند ترقية الضباط ، ولذا عملت الادارة على اكتساب ضباطها خبرات تؤهلهم للترقى، مثلا كان يتم تدريب الذين يعملون بالبر فى السفن البحرية عن طريق الحاقهم من وقت لآخر بالسفن ، مثلما كان يدون فى تقاريرهم المأموريات والرحلات البحرية الهامة التى قاموا بها ، مثلا أن يكون قادها الى بومباى أو أوربا أو دار بها حول الرأس (رأس الرجاء الصالح) قبل افتتاح قناة السويس ، أو نجاحه فى مأموريات نقل الى جانب السفن البحرية ، مما تثبه تواريخها ، وأماكنها ونوعياتها وأعدادها ، أو أن يكون قد قام بأعمال انقاذ بحرية ٠

وفى الغالب كانت تتم الموافقة السنية على الرتب المطلوبة الوارد بيانها من الشركة ، ولكن كان يحدث فى بعض الأحيان أن يمنح الخديوى رتبا أعلى من تلك الواردة ، من ذلك منحه رتبة القائمقام الى بعض سواريات

---

(١٤٩) المصدر نفسه ٠

(١٥٠) د٠ احمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ص : ٦٨٢ ، ٦٨٣ ، وهوامشهما ٠

(١٥١) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ١٩١١ أوامر عربى ، أمر كريم رقم ٢ بتاريخ ٢ جمادى الأولى ١٢٨١ (أكتوبر ١٨٦٤) من المنيا الى القومبانية العزيزية ٠
ـ د٠ أحمد عبد المنصف محمود : المرجع السابق ، ص : ٦٨٣ ٠

النسفن ، وكان ذلك يفوق ما رأته الادارة فى أن تكون رتبة السواريات بكباشى (١٥٢) ، وهذا يوضحه المنشور بالوقائع المصرية ـ حسبما كان متبع ـ وذلك بتاريخ ٤ يناير ١٨٦٥ ومفاده ترقية ثلاثة من ربابنة البواخر الى رتبة القائمقام (عقيد) وهم سرهنك قبودان الباخرة « الدقهلية » ، ومحمد مجالى قبودان « الشرقية » ، ومصطفى قبودان « البحيرة » ، ثم ترقية تسعة الى رتبة البكباشى (مقدم) واثنى عشر مفردات (نواب القادة) الى رتبة الصاغقول أغاسى (رائد) ، وتسعة الى رتبة اليوزباشى (نقيب) واثنى عشر الى رتبة الملازم أول (١٥٣) .

ويتضح من هذا أنه كان يتم فى الغالب حصر وتجميع الأسماء التى تستحق الترقية ، ولم يكن تقديمها يتم بصورة انفرادية ، أما هذا المنح من الخديوى فيكشف عن اهتمامه وتكريمه الضباط العاملين بالسفن التجارية ، ولا غرو فقد عاصرت هذه الترقيات فترة ازدهار التجارة البحرية والنشاط المكثف لسفن النقل البحرى ، ولذلك حوى الأمر الكريم عبارات التكريم الناطقة بالتشجيع « أزيد من المطلوب » فى نصه :

« أنه منذ ابتداء القومبانية العزيزية فى تسيير بواخرها ، أظهر رجال البحرية المصرية المعينين فى هذه الشركة غاية الاجتهاد والنشاط ومزيد المحافظة على ما أنيط بهم .. ورضى الركاب عنهم بسبب ما رأوه منهم ، كما استفيد من العرض الصادر من القومبانية واشعارها ، والشهادات الخارجية واخبارها ..

.. وحيث أن ترقية مثل هؤلاء هو قصد الحضرة الخديوية ومرغوبها ومطمح نظرها الشريف ، ومقصدها الكريم ومطلوبها ، فانه تكرم عليهم وأحسن بحسب ما يليق بهم من الرتب وشرفهم تشريفا زائدا عن الطلب .. » (١٥٤) .

ولم يكن يتوقف منح الترقيات على الأمور السابقة فحسب ، وانما كان يؤثر فى منحها اجمالا مكاسب الشركة الاقتصادية بالنسبة للتمويل ، والسمعة المعنوية التى تبرزها التقارير والملاحظات وما ينشر عنها بالصحف من الركاب أو الادارة أو الجهات الأجنبية (*) .

---

(١٥٢) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ١٩١١ اوامر عربى ، أمر كريم رقم ٢ بتاريخ ٢ جمادى الأولى ١٢٨١ من المنيا الى القومبانية العزيزية .

(١٥٣) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق هامش (١) ص : ٧٠٧ .

(١٥٤) المرجع نفسه .

(*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص (دور السفن فى النشاط الخارجى) .

وقد كانت سلطة (والى/خديوى) مصر فى منح الترقيات حتى رتبة الميرالاى (عميد) ، وذلك تبعا لما جاء فى فرمان غرة يونية ١٨٤١ الصادر لمحمد على الذى نص على أنه « يرقى ضباط البرية والبحرية حتى رتبة أميرآلاى ، وهى الحقوق التى ثبتها فرمان ٢٧ يونية ١٨٧٣ لاسماعيل باشا فى اشارته « ٠٠ أبقينا لخديوى مصر الامتياز القديم فى حق اعطاء رتبة ميرآلاى من الرتب العسكرية ٠٠ » (١٥٥) ، أما الترقى لما فوق هذه الرتبة كرتبة الميرلوا (لواء) والفريق ٠٠ « فهذه بموافقة السلطان (١٥٦) ٠

ولما كانت هذه الترقيات تصدر بارادة سنية ، من ثم كانت تعرض عليه المحاكمات البحرية التى كان من شأنها التأثير على الرتبة الوظيفية سواء من حيث عدم الاصعاد لمن يستحق ، أو الخفض ، أو الرفت ، واذا لم يتبع ذلك كانت النتيجة اصدار الأوامر الى ناظر البحرية باحضاره الذين أقدموا على الانفراد بآرائهم وعلى سبيل المثال ، كان قرار مجلس تأديب البحرية الخاص بمصطفى قبودان مفردات وابور دمنهور التابع للعزيزية ، صادرا بحرمانه من الاصعاد (وقف أقدمية) الى الترقية سنة حسب آراء ليمان ريس (رئيس ميناء) اسكندرية ، وناظر الترسانة بها ، وسوارى فرقتين (سفينة حربية) وسوارى وابور السعيدية وسوارى وابور الزرخ، بينما انفرد وكيل البحرية برأى مفاده نزول (تخفيض) المفردات المذكور عن رتبة سنة ، ومن ثم كان قرار الأغلبية ، بحرمانه من الاصعاد (١٥٦ مكرر١) ٠

ولما عرض هذا القرار على اسماعيل باشا ، أصدر أمره الى نظارة البحرية بتاريخ ٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤ م) مبديا اعتراضه ، نظرا لاعتباره مثل هذه الترقيات وما يؤثر عليها من سلطته السيادية فذكر « ٠٠٠ والآن قد استغربنا قرار هؤلاء الضباط ، حيث انهم اخترعوا حكم عدم الترقية ، مع كون الاصعاد الى الترقى لم يكن بأيديهم ولا يعطى بواسطتهم ولا يعلموا وجوب الترقى حتما لهذا ولا عدمه ولاهناك قاعدة مضطردة لهم ، وكيف قدموا عليها وبنوا حكمهم على مجهول ٠٠ لذلك تحضروهم وتوبخوهم ومن حضر من أمثالهم عليه ألا يخرج عن حد قانون شخصه ٠٠٠ » (١٥٦ مكرر٢) ٠

---

(١٥٥) د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا (١٩٦٧) ، ص : ٢٥٠ ٠

(١٥٦) نفسه ، ص : ٢٣٣ ٠

(١٥٦م١) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات (١) صورة الأمر الكريم الصادر لنظارة البحرية نمرة ٣ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨١ ، محولة من ناظر البحرية عبد اللطيف (باشا) بتاريخ ١٥ رجب ٢٨١ الى مدير القومبانية العزيزية المصرية ٠

(١٥٦م٢) نفسه ٠

وكان يترتب على الترقيات زيادة مادية فى المرتب الأصلى والبدلات والمزايا التى تمنح للمترقين ، وقد كانت الماهيات الأساسية الشهرية لدرجات الترقى فى عهد اسماعيل باشا كما يلى (١٥٦ مكرر٣) :

٣٠٠ قرش ملازم ثانى ـ ٣٥٠ قرشا ملازم أول ـ ٥٠٠ قرش يوزباشى ـ ١٢٠٠ قرش صاغقول ـ ٢٠٠٠ قرش بكباشى ـ ٣٠٠٠ قائمقام ـ ٤٠٠٠ قرش ميرآلاى ـ ٦٠٠٠ قرش أميرالو (لواء) « ٧٥٠٠ قرش الفريق » .

وتجدر الاشارة الى أنه فى حالة عدم نيل البعض ترقياتهم فى مواعيد أقرانهم ، فهؤلاء كان يتم بحث التماسهم وتسوية حالاتهم من ذلك القبودان زرب الذى كان معاونا لتوكيل السويس ومضت عليه أربع سنوات ونصف بمرتب ٧٥٠ قرشا فتم بحث حالته والموافقة على صرفه ٣٠٠٠ قرش شهرى أسوة بمرتبات الرتبة الثالثة (١٥٧) ، كذلك يلاحظ أنه فى حالة تحول النشاط البحرى التجارى الى مصلحة حكومية ، كان يتم الجمع بين ترقيات السفن التجارية والحربية معا ، لتبعيتهم العليا لجهة اشراف واحدة سواء ديوان الوابورات والعمليات أو نظارة البحرية ، ولذا كان يشتمل قرار الانعام على أسماء عديدة تخدم فى سفن تجارية وحربية ، من ذلك الانعام فى يناير ١٧٨٥ على جملة أسماء الخاص منها بالبحرية التجارية « مصلحة وابورات البوستة الخديوية) ، رتبة البكباشى الى ابراهيم عيسى قبودان وابور (سفينة بخارية) دمنهور ، رتبة الصاغقول أغاسى الى كل من محمد مصفى ، وحسين جميل ، ومحمد موسى قبودانات وابورات المنصورة ومسير والنجيلة ، ثم مصطفى مرشدى ويوسف وشحاتة قاسم وأحمد توفيق مفردات وابورات دسوق والدقهلية والمنيا ودمنهور (١٥٨) .

كما يلاحظ أن أعلى رتبة بالسفينة كان يتم منحها للسوارى ، ولم يكن هناك من يرقى اليها ، ولم يحدث فيما تمت مطالعته من وثائق البحرية التجارية أن كانت رتبة السوارى قائمقام أو بكباشى أو صاغقول أغاسى وكان بين أفراد الطاقم بدءا من المفردات من رقى لها ، بينما كان المفردات (نائبه) يحمل فى الغالب الرتبة التالية .

واذا كانت ترقيات الضباط قد روعيت بشأنها هذه الاجراءات ، فان

(١٥٦م٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، وثيقة ٣٦٢٢٨ بالدار نمرة ١٢٧/٣ بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ (نوفمبر ١٨٦٧) .

(١٥٧) المصدر السابق : وثيقة رقم ٣٦١٣٥ بالدار ، قرار مجلس ادارة القومبانية العزيزية نمرة ١٦ بتاريخ ١١ جمادى أول ١٢٨١ هـ (أكتوبر ١٨٦٤) .

(١٥٨) الوقائع المصرية : العدد ٥٨٩ بتاريخ الأحد ٢ ذى الحجة ١٢٩١ هـ/١٠ يناير ١٨٧٥ .

ترقيات الفئات الأخرى المدنية والأجانب ، تركت لقرارات مجلس الادارة ، وحسبما تمت ملاحظته من سياق الوثائق ، أن البعض منها كانت تحكمه الملاحظات والاختبارات كوظائف المهندسين والدومنجية التى يباشرها باشمهندس العموم ، وأما الوظائف العليا فى الديوان كالمحاسبجى والباشكاتب ، ومن يقارب مستواهما ، فهذا تبعا لتقدير الناظر ومجلس الادارة ، وفى هذا المجال نلاحظ الكثير من المفارقات ، فالمهندسين الأجانب وجد من بينهم مثلا جاكوب بوك Jacob Bock كان قد تم توقيعه عقد عمل بوظيفة مهندس ثالث بالسفينة دمنهور اعتبارا من ٢٦ مايو ١٨٦٥ (١٥٩) ، ثم رقى الى مهندس ثان بالسفينة الحديدة فى العام التالى ، وفى ٢٦ يناير ١٨٦٧ رقى الى مهندس أول بالسفينة « سواكن » (١٦٠) ، أى حصل على الترقية مرتين فى أقل من عامين ، ويؤكد حصول المستخدم بعقد عمل على ترقيات دون التزام حرفى بثبات وظيفته ومقابلها المادى فى عقد العمل .

وقد كانت تحدث بعض المتغيرات فى المسميات الوظيفية تبعا لترتيب ديوان العموم فى اطار المرؤوس والرئاسة « ريس » باشريس ، ثان ، أول .. وهكذا مع الزيادة المادية ، وفى البعض الآخر لم تكن تتغير المسميات الوظيفية ، وذلك اذا كانوا يتبوءون رئاسة ادارتهم ، ومن ثم تزيد قيمة مرتباتهم ، من ذلك دميان بك باشكاتب العزيزية والذى سبق تناول أخطائه واستجوابه عنها ، فقد تمت الموافقة على منحه علاوة بمبلغ ٢٠٠٠ قرش سبق استقطاعها ، وأصبح راتبه الشهرى اعتبارا من ١٠ شوال ١٢٨١ هـ مارس ١٨٦٥) ٧٠٠٠ قرش شهرى ، وفى القرار ذاته ، كانت علاوة على أفندى ندا باشكاتب مجلس الادارة ١٠٠٠ قرش ليصبح راتبه الشهرى ٥٠٠٠ قرش ، كما أصبح ما يتقاضاه شهريا فرنشيسكو بينى بك المكلف بالنظر فى الأمور القضائية ٥٠٠٠ قرش بعد اضافة ١٦٦٦ر٢٣ قرش وثلاث وعشرين بارة الى مرتبه السابق ٣٣٣٣ر١٣ قرش (١٦١) .

ويتضح من ذلك أن أولهم دميان بك كان يتقاضى سابقا أجرا يفوق الذى كان يتقاضاه الميرآلاى (٤٠٠٠ قرش) ولما منح علاوة قارب ماهية

---

(١٥٩) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية ١٢٨٢ هـ ، ترجمة عقد عمل بين جاكوب بوك فى 22 Leaden Hall Street ; London بتاريخ ٢٦ مايو ١٨٦٥ مع وكيل العزيزية وحضور James Allen

(١٦٠) نفسه : محفظة وابورات رقم (٣) ١٨٦٨/٦٧ ، كشف مقدم من روبرت استيفن وكيل باشمهندس السويس تاريخه مقدم الى صالح بك وكيل عموم العزيزية عن التغيرات والتبدلات التى صارت فى مهندسين وابورات البحر الاحمر .

(١٦١) نفسه : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، ملف ١٢٨١ هـ ، قرار المجلس نمرة ٣٩/مضبطة ٢٤ بتاريخ ١٠ شوال ١٢٨١ هـ .

الفريق ٧٥٠٠ قرش شهرى ، وأما ثانيهما على أفندى ندا ، وكان قد تم تعيينه بمرتب شهرى ٤٠٠٠ قرش اعتبارا من غرة ربيع أول ١٢٨١ هـ (٤ أغسطس ١٨٦٤ م) بما يعادل ماهية الأميرآلاى ، وتم منحه العلاوة على الرغم من مضى أقل من سنة ، بما يعني عدم اتفاق نظم الترقى ، وانها لم تسر بنفس النظم التى روعيت فى ترقية العسكريين ، وقد يكمن تفسير هذا الاكثار فى مبالغ العلاوات والترقى أنه بسبب وجود خلل ادارى محاسبى ، وهو ما عانت منه الشركة حين تقلصت ايراداتها فى وقت لاحق، فشرعت تراجع حساباتها واضطرت الى تقليص الترقيات وتخفيض بعض النسب من المرتبات ، كما اضطرت لرفت بعض هؤلاء ، ومنهم فرنشيسكو بينى بك ، التى اتخذت قرارا برفته فى ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥ م) أى بعد نحو أربعة أشهر ، وجاء فى قراره « لتوفير ما كان مرتب له » (١٦٢) ، واستعاضت عنه بالايطالى نقولا هيكالى بماهية شهرى خمسة عشر ليرة أى نحو ١٤٦٢ قرشا شهريا (١٦٣) ٠ تلك هى الأطر التى كانت تحكم الترقيات والعلاوات الممنوحة ، وهى توضح الى أى حد كان ذوو الرتب يحصلون على ترقياتهم تبعا لأسس أكثر تنظيما ومراقبة عما سواهم ٠

خامسا : التحقيقات والجزاءات :

بداية ينبغى الاشارة الى أن فرمانات ولوائح البحرية التجارية المصرية نصت على أن المستخدمين بها يكونون جميعا ممتثلين للأحكام والقوانين المصرية وذلك فى ضوء التبعية العثمانية وتجرى محاكماتهم بمعرفة المجالس المحلية (١٦٤) ، وذلك اعتمادا على أن مركزها العمومى بمصر ولكونها خاصة مصرية ، ومن ثم فقد ظل هذا الاطار هو الذى يحكم عمومية اجراء التحقيقات مع العاملين ، وفى هذا الخصوص لم تتأثر هذه النصوص بجنسيات الأجانب ، ومع ذلك ينبغى الاشارة الى عدة أمور :

أولا : لما كانت السفن التجارية ذات طبيعة خاصة ـ كمجتمع مستقل ـ فى تحركاتها الملاحية عبر المياه ، من ثم فقد بدت هذه الأطر تحكمها حال تواجدها فى الموانىء والمياه الاقليمية العثمانية بما فيها المصرية، أو فى حالة وجود السفينة بعيدا عن تلك المناطق أو فى موانىء

---

(١٦٢) نفسه : ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، قرار مجلس الادارة نمرة ٣ مضبطة ٧٠ بتاريخ ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ ٠

(١٦٣) نفسه : ملف قرارات ١٢٨٣ هـ ، وثيقة رقم ٣٦١٦٩ بالدار ، قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ٢٥/مضبطة ١٢٣ بتاريخ ٢٣ شعبان ١٢٨٣ هـ (ديسمبر ١٨٦٦) ٠

(١٦٤) فرمان المجيدية ، ـ لائحة تأسيس الشركة المصرية
فرمان العزيزية ، ـ لائحة الشركة العزيزية ٠

أجنبية ، ويتم ذلك عند حدوث خلافات داخلية من سلطة السوارى اجراء التحقيق فيها دون اللجوء للسلطات الأجنبية ٠

ثانيا : فى حالة تواجد السفن التجارية فى مياه اقليمية أجنبيـة وحدثت منها أو طاقمها أمور تترتب عليها مساءلات قانونية ، ففى هـذه الحالة تجرى التحقيقات بمعرفة السلطات الأجنبية ، وعامة فلم تكن توجد ثمة خلافات جوهرية فى هذا الشأن ، وذلك لوجود الصفة الدولية التى تميز وحدة القـانون البحـرى عبر تطـور مراحله التاريخية (١٦٥) ٠

وعلى هذا الأساس فان التحقيقات التى كان يتم اجراؤها مع العاملين بالسفن كانت اما نتيجة مخالفات تقع منهم أو تحـدث فيما بينهم ، واما نتيجـة ظروف تتعلق بحوادث السفن ، وكان يتولى التحقيق قائد السفينة اذا تم ذلك فى عرض البحر ثم يقوم باخطار الادارة بعد العودة ٠

أما اذا كانت المخالفات قد تمت مع أطراف أخرى من خارج عمـالة البحرية التجارية كالتجار ففى هـذه الحالة تتولى التحقيقات مجـالس التجار(١٦٦)، وعلى النقيض من ذلك المحاكم الأجنبية فى حالة تواجد السفن بها أو بمعنى أدق اذا كانت السفن فى المياه الاقليمية للموانىءالأجنبية ٠

وعامة فقد كانت المخالفات نوعين : اما مخالفات يتم فيهـا توقيـع العقوبات مع الاستمرار فى العمل واما مخالفات يترتب عليها الرفت ، وكان يتم تحديد المخالفة بصفة مبدئية بموجب التحقيق الذى يجرى باشراف السوارى على ظهر السفينة والذى يتم اثباته فى سجلاتها ، ثم يتم اخطار

---

(١٦٥) يرجع أصل القانون البحرى الى العادات البحرية منذ أقدم العصور ، وقد لعب الفينيقيون دورا هاما فى انشاء قواعد القانون البحرى ثم بعد ذلك الرومان ، وفى العصر الوسيط اتجه الرأى الى تدوين العادات والأعراف البحرية وتم ذلك فى مجموعات من أهمها قواعد اوليرون فى القرن الثانى عشر الميلادى ثم قنصلية البحر Consulat de la mer فى القرن الرابع عشر الميلادى وغيرها ، وفى العصر الحديث ، كان أهمها التقنين الفرنسى فى عهد لويس الرابع عشر سنة ١٨٦١ ، الذى طور بعد الثورة الفرنسية وصدر عام ١٨٠٧ وكان له تاثير كبير فى البلاد الأخرى ومن بينها مصر ، حيث يتضمن الكتاب الثانى منه قواعد التجارة البحرية والذى نقل عنه حرفيا قانون التجارة البحرى المختلط الذى طبق فى مصر عام ١٨٧٥ ٠

للمزيد : د٠ أميرة صدقى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٢ ـ ٢٦٠ ، ـ د٠ محمد طلعت الغنيمى : دروس فى القانون البحرى ، ص ـ ص : ٤ ـ ٦ ٠

ـ كمال عبد الرحيم : مرجع سابق ، ص : ٦١ ٠

ـ ما سبق تناوله فى (التمهيد ـ ماهية البحرية التجارية) ؛

(١٦٦) سيتم تناوله أمثلة فى الفصل الخاص (دور السفن فى التبادل الخارجى) ٠

الادارة مباشرة فى ديوان العموم أو عن طريق التوكيل الملاحى كى يتم اقرار العقوبة النهائية ٠

أما اذا كانت المخالفات من جانب قائد السفينة أو نائبه (المفردات) ففى هذه الحالة كان يتم تشكيل مجلس من سواريات السفن يطلق عليه « مجلس بحرية » ويتم اعتماد قراراته من مجلس الادارة فنظارة البحرية ، وأما الحالات التى كان يترتب عليها تنزيل الرتبة أو الدرجة فكان يتم اعتمادها من الخديوى ٠

وقد أشارت الوثائق الى نوعيات من تلك المخالفات ، فمن الحالات التى وقعت فيها الجزاءات مع الاستمرار فى العمل ، كانت حادثة « شحط وابور المحلة » وهو فى طريقه من جنق قلعة الى أزمير وقد ثبت ادانة سواريه مصطفى قبودان وكذلك نائبه ، لكون أولهما لم يصغ لرأى كل من القلاووظ والنوبتجى بالبعد عن موطن الخطر ، وأما ثانيهما فقد كان نائما بحجة انتهاء ورديته وكان ينبغى تواجده ابان الخطر ، لذلك قرر مجلس البحرية ـ الذى كان مشكلا من سواريات سفن النجيلة ، دمنهور ، المنصورة ، مسير ، شبين ، قليوب ، قرويت لطيف وباشراف كل من وكيل البحرية فناظر عموم البحرية لطيف باشا ـ تنزيل رتبة السوارى درجة واحدة ويعود الى رتبته صاغقول أغاسى لمدة سنة كاملة مع حرمانه من شرف القيادة خلالها ويرسل الى ديوان البحرية للعمل به مدة السنة وان لم يكن هناك حاجة لاستخدامه بالديوان يتم استيداعه ٠

وأما المفردات فتم تنزيل رتبته لمدة ستة أشهر ٠ وقد تم التصديق على هذا القرار بالجزاءات المذكورة وقامت نظارة العزيزية بتنفيذه اعتبارا من ٧ ج (جمادى أول) ١٢٨٥ هـ (أغسطس ١٨٦٨) (١٦٧) ٠

ولم تكن كل حادثة سفينة نتيجة اهمال ، بل هناك حوادث نتيجة القضاء والقدر لتغلب ظروف الطبيعة على امكانات الطاقم والسينة وفى هذه الحالة لم تكن توقع عقوبات ، من ذلك ما حدث مع السفينة « دقهلية » التى اصطدمت بسفينة انجليزية أثناء عودتها من الآستانة فى ٢٩ رجب ١٢٨٤ هـ (نوفمبر ١٨٦٧) ، حيث تيقن مجلس البحرية من براءة السوارى وذلك بعد استجوابه وسماع شهادة ضباط السفينة والركاب

---

(١٦٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات ١٨٦٨/١٨٦٩ ، مكاتبة رقم ٨٠٣٦ ومرفقات ، بتاريخ ٧ ج (جمادى أول) ١٢٨٥ هـ (أغسطس ١٨٦٨) قرار مجلس البحرية ، بتوقيع محمد شريف باشا ناظر الداخلية وعموم الشركة العزيزية ٠

ووكيلى جنق قلعة وأزمير ، وأن الحادث كان بسبب شدة الرياح والتيار، وحملت ادارة العزيزية بقيمة تكاليف الاصلاحات (١٦٨) .

على أن بعض قرارات مجلس البحرية كانت تنتهى بعقوبات أخرى بعد عرضها على الخديوى ، أى لم يكن الأمر مجرد اعتماده لها ، من ذلك التحقيق الذى أجراه المجلس مع محمد ذهنى مفردات السفينة التجارية (سواكن) لقيامه بأخذ كمية من الزيت والمسلى والفول المخصص لمأكولات الطاقم ، لاستعماله الخاص ، وقد اعتبر المجلس هذا التصرف (دناءة) وليس سرقة ، ولذا صدر القرار بتنزيل رتبته لمدة سنة مع دفع قيمة ما أخذه ويتم نقله من السفينة الى أخرى ، ولكن عند عرض أوراق التحقيق على الخديوى أمر بأنه لا يكتفى بالحكم المذكور وانما يتم رفته ويطرد من خدمة الميرى (١٦٩) .

وقد أشارت البحوث القانونية الى أن الأسباب التى كانت توجب الرفت هى : « عدم الأهلية للخدمة ، عدم الطاعة ، الاعتياد على السكر ، التعدى بالضرب ونحو ذلك مما يؤدى لاختلال النظام فى السفينة ، وترك السفينة بدون اذن ، ثم اذا حدث ابطال السفينة قهرا أو اختيارا»(١٧٠).

وقد أشارت الوثائق الى نوعيات من هذه العقوبات ، من ذلك رفت كل من المهندس الثانى ، والمهندس الثالث بالسفينة البخارية « ينبع » بسبب سوء سلوكهما (١٧١) ، كما تم رفت ٣٩ نفرا بحريا من طاقم السفينة « الحجاز » بتاريخ ٢٢ صفر ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) وذلك بعد قيامهم بحركة عصيان جماعية لتأخر صرف مرتباتهم (١٧٢) ، وقد تم ارسالهم الى ديوان المهمات البحرية ، كما تم رفت ١٩ نفرا آخرين قاموا

---

(١٦٨) ـ : قرار رقم ٨٤ بتاريخ ٢٠ن (رمضان) ١٢٨٤ هـ (يناير ١٨٦٩) صادر من مجلس البحرية بخصوص حادث السفينة الدقهلية .

(١٦٩) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٩١٥ أوامر ، نمرة ٣ بتاريخ ٢٣ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) أمر كريم صادر الى القومبانية العزيزية ، ص : ٢٢ .

(١٧٠) د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، ج ١ ، ص : ٢١٦ .

(١٧١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية ١٢٨٠/١٢٨١ هـ ، ترجمة مكاتبة بتاريخ ١٠ سبتمبر ١٨٦٤ من روبرت بريز باشمهندس العموم الى ناظر الشركة عن رفت المهندسين .

(١٧٢) ـ (مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ رقم ٥٩٢ فى ٢٢ صفر ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) من مدير المصلحة الى عرفان باشا بالمعية السنية ، ص : ٣٨٧ .

بالفرار من السفينة ذاتها ، وكان ذلك من أثر سوء الحالة التى انتهت اليها الشركة المجيدية ، وقد قبض على بعض الفارين وأودعوا السجن ٠

وقد وجدت حالات لرفت أعداد أخرى من اجمالى قوة العمالة بالسفن، كاجراء فى صالح تخفيض النفقات ، من ذلك ما أقدمت عليه العزيزية فى ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) حين قامت برفت اعداد من الضباط والأنفار ، ثم قامت بتخفيض مرتبات الباقين بنحو الخمس(١٧٣) ، وكان ذلك وقت اشتداد أزمتها المالية ، التى حولت بعدها الى مصلحة خديوية ٠

وكانت سلطة الوقت قد خولت لادارة البحرية حسب نص اللوائح الأساسية التى أشارت الى سلطة مجلس الادارة فى نصب « تعيين » وعزل « رفت » كافة المستخدمين (١٧٤) ، وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى انه لم تجد احتجاجات بعض الأجانب الذين تم رفتهم رغم لجوئهم الى قناصلهم ، من ذلك رفض دعوى السردينى « بارثلميو بانيارا » النجار بالشركة المجيدية ، وكان دفاع الشركة فى اجابتها بأن قنصل سردينيا ليس له الحق فى التدخل ، لأن الشركة خاضعة للحكومة المصرية، كما لا يمكن نظر هذه القضية بمعرفة مجلس تجار لأن ذلك من صميم اختصاصاتها الادارية ، و « أن النجار بالسفينة نفر والنفر يمكن رفته فى أى وقت عندما يتراءى اقتضى ذلك من غير أن يمكنه التداعى بشىء » (١٧٥) ، وقد أضافت الوثيقة ذاتها بأنه ليس له الحق الا فى صرف قيمة ما يتكلفه فى العودة اذا كان استخدامه من دولة أجنبية أو بقية حقوقه فى عقد العمل البحرى ٠

كذلك أقدمت المجيدية على رفت القبودانات الأجانب من العمل فى السفن على أثر امتناعهم عن قبول وتنفيذ لائحة الشركة ، وأبقت منهم شخصا يدعى « سنتوفى » لم يحدث منه اعتراض (١٧٦) ٠

لذلك يمكن القول بأن جنسية المستخدمين لم تكن تقف عثرة فى غالب الأحوال أمام سلطة ادارة البحرية التجارية المصرية فى توقيع العقوبات ، ومع ذلك كان يقوم بعض الأجانب فى أعقاب رفتهم بتقديم

---

(١٧٣) ـ (عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٨/١٨٦٩ ، قرار مجلس الادارة نمرة ٣١ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) ٠

(١٧٤) راجع البند السادس عشر ، نظامنامات العزيزية ٠

(١٧٥) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٣ ، بتاريخ ٦ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (أبريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى محافظ الاسكندرية ، ص : ٦٤٨ ٠

(١٧٦) ـ : سجل م/٦/١/٨ رقم ١٣ بتاريخ غاية صفر ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى ناظر قبودان سوارى نجد ، ص : ١٠٦ ٠

طلبات للحصول على انعـام من الباشا ، ومنهم روبرت جالانتى قبـودان ثان بالمجيدية الذى طلب له القنصل البريطانى انعاما من محمد سعيد باشا، وقد أجاب طلبه ، رغم صرف الشركة مرتب ثلاثة شهور مقـابل تكاليف سفره ، وقد أمر الباشا بصرف انعامه من خزينة الجمرك على أن يتم خصم ذلك على ديوان المعية (١٧٧) ، وكان الرفت تمشيا مع سياسة اخـراج العناصر الأجنبية من السفن التجارية .

ولعل هـذه الاشارات تكشف عن اقرار ادارة البحـرية التجـارية لاجراءات تكفل لها البعد عن صراع جنسيات المستخدمين ، وفى هـذا المجال تجـدر الاشـارة الى أن الشركة العـزيزية قامت بتعيين بينى بك (أفوكاتو) محاميا عنها فى القضايا أو التحقيقات التى يكون الأوربيون أحد أطرافها ، وبعد رفته قامت بتعيين أحد رعايا ايطاليا ويدعى «الخواجه نقولا هيكالى » ، وقد أشارت فى عقد استخدام هذا المحامى الى انه « عندما تريد القومبانية رفته سواء كان يوم الاستغناء عنـه أو لأى وجه كان ، فلا يكـون له طلب ولا تداعى عليها بشىء من كافة الوجـوه الشرعيـة والسياسية » (١٧٨) .

على أن هناك حالات كان يتم فيها الرفت بناء على طلب أو التماس المستخدم تبعا لظروفه العائلية أو حالته الصحية أو بالأحرى اعفاؤه من الاستمرار فى العمل ، وفى هذه الحالة كان يتم البت فى قراره بمعرفة ناظر البحرية وموافقة المعية ، من ذلك استئذان أحمد باشا ناظر البحرية والواردات اخراج شخص يدعى (سعد) أحد بحارة الباخرة دقهلية التابعة للعزيزية ، اجابة لالتماس والدته وتزكية مدير الشرقية له ، بأنه «وحدانى وله نحو سبعة أفدنة مكلفة بالمال وليس لأسرته عائل سواه » (١٧٩) ، ونفس الشىء لمن كان يتم استخدامهم من ديوان الجهادية والبحرية وتنطبق عليهم مثل هذه الظروف التى تنتهى معها خدمتهم بالسفن التجارية .

---

(١٧٧) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ١٢٧٩ أوامر ، رقم ١ بتاريخ ١٦ شعبان ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) أمر كريم الى جمرك اسكندرية ، ص : ١٣ .

– (خدمات – مجيدية) : سجل م/٨/١/٦ ، بتاريخ ٢٦ يوليو ١٨٦٠ : من مدير المجيدية الى روبرت جالانتى بوابور بريشيان ، ٦١ .

(١٧٨) – (عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة رقم ٣٦١٦٩ بالدار بتاريخ ٢٣ شعبان ١٢٨٣ هـ (ديسمبر ١٨٦٦) قرار مجلس ادارة القومبانية العزيزية بامضاء محمد شريف باشا .

(١٧٩) – (ديوان معية) : محفظة ٣٧ معية تركى ، ترجمة مكاتبة رقم ٣٧/١٠٩ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) من أحمد باشا ناظر البحرية والواردات الى كاتب ديوان خديوى .

سادسا : الأجازات :

تعتبر الأجازات هى الفترة التى يقضيها الفرد بعيدا عن السفينة باذن الادارة ، وطبقا لما تنظمه التعليمات ، ولعل طبيعة العمل البحرى والأسفار البعيدة كانت تزيد من أهمية حصول العاملين بالسفن على اجازات يقضونها بين أسرهم ، بيد أن نظم منح هذه الاجازات التى هى من حق العامل اختلفت بين فترة وأخرى ، وذلك حسبما توضحه الوثائق وبما يرجع عدم وجود نظم عامة ومستديمة تنظم تلك الأجازات ، غير أن الواضح من أنواعها انها كانت نوعين أولهما الأجازات الدورية بالاذن ، وثانيهما : المرضية التى كان يتم اقرارها بعد التصريح بها من الجهة الطبية، وقد اختلفت نظم كل منها حسبما يوضحه العرض التالى :

بالنسبة للأجازات الدورية ، فاننا نجد فى وثائق الشركة المجيدية بتاريخ ٣ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦١) اشارة الى أن الأجازة التى كان يتم الحصول عليها باذن قبل هذا التاريخ كان يتم احتسابها على الفرد فيتم خصم أيامها من المرتب وبدل التعيين ، ومنذ هذا التاريخ وافق مجلس الادارة على أن يمنح الفرد سبعة أيام كل ثلاثة أشهر يخصم عنها بدل التعيين فقط مع بعض تعديلات أخرى ، حسبما يوضح ذلك أمر المجيدية الى وكيل السويس تاريخه ونصه :

« ... بخصوص تشكى ضباط وأنفار وابورات الكومبانية من قطع ماهياتهم على الكامل عند توجههم بالأجازة لمشاهدة أهاليهم ، أو لقضاء اشغال خصوصية ، فباشتراك الرأى مع حضرات أعضاء مجلس ادارة الكومبانية ، قد ترتب انه فى كل ثلاثة شهور يعطى أجازة بالغياب مدة أسبوع واحد » (١٨٠) ، وهذا الأسبوع كان لا يصرف عنه بدل تعيين ، وانما تصرف عنه الماهية فقط ، ثم يضيف الأمر ذاته انه اذا طلب الاذن بالغياب فى غير هذه الأيام السبعة المسموح بها « فيصير قطع مرتباته على الكامل مدة غيابه » أى من الماهية الأساسية والبدلات الأخرى ، وكما هو واضح فان تلك المدد الأخرى لم يتم تحديدها قلة أو كثرة ، وانما كان يشترط اذن الحصول عليها ، والا اعتبر غيابا بدون اذن وتوقع عليه الجزاءات .

أما فى الشركة المصرية منذ بدايات عهد اسماعيل باشا فانه قد جاء

---

(١٨٠) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ صادر عربى المجيدية ، مكاتبة رقم ١٩ بتاريخ ٣ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص ١٠٨ .

فى قرار جمعية مؤسسى الشركة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، انه لم يكن يتم الخصم من ضباط السفن عن مدة الأجازة (دون تحديد عدد أيامها) ، ولما علم ديوان العموم أن مستخدمى السفن الحربية كان يستقطع نصف ماهياتهم أيام الأجازات ، من ثم صدرت الأوامر بمعاملتهم كذلك ، ولكنهم تظلموا من ذلك وقدموا التماساتهم ، ولذا تمت التعديلات وأصبحت بموجبها مدة الأجازة المدفوعة الأجر عشرة أيام ، وما عدا ذلك يحتسب بنصف الأجر ، وذلك بالنسبة للضباط والأنفار (١٨١) ، ولما لم يوضح بالقرار لأى فترة تمنح تلك الأيام العشرة ، من ثم يرجح أنها كانت كل ثلاثة أشهر اعتمادا على نظم الشركة السابقة (المجيدية) ، ببعض مميزات فى زيادة أيامها عن الأسبوع ، وكان ذلك بالنسبة للمصريين ٠

أما الأوربيون فقد كانت لهم ميزة فى التعامل نظرا لبعدهم المكانى عن ذويهم ، ومن ثم لا تكفيهم الأجازات القصيرة ، ولذا جاءت اشارات متعددة تؤكد قيامهم بأجازة لمدة ثلاثة أشهر ، منها مكاتبة من المجيدية للدكتور (طبيب) بونيل بتاريخ غرة يوليو ١٨٦٠ تفيد الموافقة على قيامه بأجازة ثلاثة أشهر (١٨٢) ، كذلك ما جاء فى وثائق الشركة العزيزية بتاريخ ٢٤ يناير ١٨٦٧ عن حضور الأوربى مهندس ثان السفينة مصوع من بعد مضى ثلاثة أشهر أجازة ، والتحاقه بالعمل فى السفينة الجديدة (١٨٣) ، وكذلك التصريح للخواجة « ج ٠ اينج » مهندس أول السفينة « سواكن » بثلاثة أشهر أجازة بتاريخ ٢٦ يناير ١٨٦٧ (١٨٤) ، بيد أننا لم نتوصل الى طبيعة معاملتهم ماديا عن هذه الأجازة ٠

ثم حدث تعديل فى نظم هذه الأجازات بعد أيلولة الشركة العزيزية الى الميرى وتسميتها مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، فأصبحت الأجازة تمنح دوريا لمدة ثلاثة أشهر بالتناوب بين اجمالى أفراد الطاقم ، حيث أصدر الخديوى اسماعيل باشا أمره فى هذا الشأن بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ (يولية ١٨٧٠) بمنح ربع عمالة جميع بواخر الشركة (المصلحة) أجازة لمدة ثلاثة شهور اعتبارا من يولية ١٨٧٠ (١٨٥) ، وأصبح هذا

(١٨١) ـ : (محافظة عزيزية) : المحفظة الأولى ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٩٠ هـ (المادة العاشرة) ٠

(١٨٢) ـ : (مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ صادر عربى ادارة المجيدية ، مكاتبة بتاريخ اول يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الدكتور (الدكتور) بونيل الحكيم ، ص : ٢٢ ٠

(١٨٣) ـ (عزيزية) : محفظة وابورات (٣) ١٨٦٨/٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢٦ يناير ١٨٦٧ كشف من روبرت استيفنسن باشمهندس السويس عن التبدلات والتغيرات فى مهندسى السفن ٠

(١٨٤) المصدر نفسه ٠

(١٨٥) دار الوثائق (ديوان معية سنية) : محفظة ٤٧ معية تركى ، ترجمة وثيقة =

الاطار هو الذى ينظم حصول طاقم السفينة على أجازاته ، وكان هذا النظام يقارب والى حد كبير الأجازات الدورية التى كانت تعطى بانتظام للعاملين بالأسطول الحربى وهو ثلاثة أشهر لكل مائة نفر (١٨٦) ، ولعل تفسير ذلك يكمن فى ان المصلحة كانت تابعة بأكملها للميرى ، ومن ثم خضعت لنفس النظم التى اتبعت مع الدونتما .

وقد كان متبعا اسناد عمل القائم بالأجازة الى فرد آخـــر فى نفس تخصصه ، وكان فى الغالب الذى يليـــه مباشرة فى الترتيب الوظيفى ، ان لم يوجد نفس المستوى الوظيفى ، ويتم اثبات ذلك فى يوميات السفينة، ثم يقوم باخطار التوكيل المنوط به متابعة ذلك داخل مصر فى السويس أو الاسكندرية ، كى يتم اثبات الأجازة ، واعطاء القائم بها تذاكر السفر وبعد ذلك يتم اخطار الادارة « ديوان العموم » ، وقد أدت ضرورات توفير بديل عمن يقوم بأجازة الى اتخاذ قرارات من شأنها زيادة عدد أفراد الطاقم « رقمة الخمس زيادة عن المقنن » (١٨٧) ، أى زيادة الموجودين بالسفينة عن الترتيب الأصلى لمن يلزموا للسفينة بقدر الخمس ، وقد اتبع ذلك ابان ازدهـــار الشركة العزيزية فقط ، حيث روعى فيما عدا ذلك تدبير طاقـــم السفينة لشئونه دون زيادات عددية ، ومراعاة طاقة العمل فى النسب التى تمنح أجازات ، بما لا يؤثر على التشغيل .

وفيما عدا هذه الأجازات الدورية ، أشار البعض الى أنه حين تكون السفينة راسية بالشاطىء كان يتم منح اذونات لفترات محدودة نسبيا ، فالأجانب مثلا كان يصرح لهم عن يوم الأحد لأداء صلواتهم الدينية (١٨٨) .

أما أولئك الذين كان يتم خروجهم دون اذن ، فانهم يعتبرون فارين ويتعرضون لعقوبة تصل للرفت فى حالة الشركات ، وكذلك فى حـــالة كونها مصلحة حـكومية ، وأما ذوو الرتب فان هؤلاء يتم القبض عليهم ومحاكمتهم وسجنهم ، من ذلك ما ذكرته وثائق مصلحة الوابورات الميرية ، فى مكاتبة توكيل السويس عن طاقم وابور جده بتاريخ ٢٥ ص (صفر) ١٢٨٧ هـ (٢ سبتمبر ١٨٦١) ، أن النفر طاها (طه) الأتشجى توجه

= رقم ٤٧/٣٦٠ بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية والبحرية الى مهر دار المعية .

(١٨٦) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٢٩ .

(١٨٧) دار الوثائق (خدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف ١٢٨١ هـ ، صورة قرار المجلس نمرة ١٣٤ مضبطة ٢٠ بتاريخ ١٩ رمضان ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦٥) .

(١٨٨) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٣٣ .

فى أجازة ولم يرجع يوم ١٣ ب (*) (أول اغسطس ١٨٦١) ، فى ثانى يوم ٢٤ ب (٢ أغسطس ١٨٦١) خرج الى البر ضمن الخمسة عشر نفر العاصين من طاقم الوابور المذكور ، الذين تم سجنهم بالمحافظة ، وأرسلوا من طرفها الى سعادة عرفان بك (المعية) .

أما بالنسبة للاجازات المرضية ، وهى التى كانت تقررها الجهة الطبية المختصة للمريض ، وقد كانت تلك الجهة اما على ظهر السفينة أو خارجها ، فبالنسبة لتلك الموجودة بالسفينة فيقصد بها الطبيب (الحكيم) ، وقد شهدت السفن التجارية منذ بداياتها فى الشركة المجيدية تعيين طبيب بكل سفينة لمعالجة الطاقم والركاب ، وبرفقته بعض الأدوية الضرورية فى عهدة (اجزاجى) صيدلى (١٨٩) ، وقد استمر ذلك طيلة الفترات التالية (١٩٠) ، باستثناء بعض فترات انتكاسة النشاط ، التى كان يتم فيها الاستعاضة عن أطباء السفن بآخرين فى محال التوكيلات المصرية ، وكان مثال ذلك ما حدث فى فترات تصفية المجيدية (١٩١) ، وأما الجهة الأخرى فهى (الاسبتاليات) المستشفيات لمن كان علاجهم

(*) « ب » اتخذتها الوثائق رمزا لشهر آبيب ، وليس « رجب » كما هو متبع ، لاتخاذ التقويم القبطى ، كما ان الأحداث ذاتها وسياق تواريخ المكاتبات أكد وقوعها فى أبيب ١٥٧٧ (يولية/اغسطس ١٨٦١) .

ـ محمد مختار باشا : مرجع سابق ، ص : ١٣٢٥ .

(١٨٩) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٤/٢ سجل قيد التحريرات الواردة للمجيدية ، مكاتبة نمرة ١١٦٤ بتاريخ ٥ ص (صفر) ١٢٧٦ هـ/من ترسانة الاسكندرية « افادت عن تعيين مجلس الصحة أربعة حكما وغيرهم من القبودانات والمهندسين » ، ص : ٥ ، ـ سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربى افرنكى ، مكاتبة بتاريخ غرة يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الدقتور بوتيل الحكيم ، ص : ٢٢ ، سجل م/٦/١/٣ ، مكاتبة رقم ٦٩ بتاريخ ١٠ ر (ربيع ثانى) ١٢٧٨ هـ من المدير الى توكيل السويس ، ص : ٢٨ .

(١٩٠) نفسه (عزيزية) : محفظة قرارات جمعية مؤسسين القومبانية المصرية ، قرار نمرة ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (يوليو ١٨٦٣) بتعيين حكيم بكل وابور فى الشركة المصرية .

ـ محفظة قرارات مجلس ادارة القومبانية العزيزية ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار المجلس نمرة ٣٦ مضبطة ٨٣ بتاريخ الثلاثاء ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) .

(مسجلات وابورات البوستة) سجل م/١/٣/٣٠ مصلحة وابورات البوستة الخديوية وارد الفروع ، مكاتبة رقم ٦٢١ بتاريخ ١١ سبتمبر ١٨٧٩ ، ص : ٤ ، ـ الجوائب : العدد ٥٢٣ بتاريخ ٣١ مايو ١٨٧١ ، ـ الوقائع المصرية : العدد ٥٥٢ بتاريخ الثلاثاء ٣٠ صفر ١٢٩١ هـ/٧ ابريل ١٨٧٤ .

(١٩١) نفسه (مجيدية) : سجل م/٦/١/٣ صادر ، مكاتبة بتاريخ ٢٤ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ريس مجلس عموم الصحة بالاسكندرية ، ص : ١٣ .

يستدعى ذلك (١٩٢) ، وعن طريق هاتين الجهتين كان يتم تحديد الأجازات المرضية ، من حيث اجراء الكشف الطبى والعودة مباشرة ، أو عودته بعد التوصية باجازة مرضية ٠

وقد كان متبعا حصول المريض على موافقة (سوارى) قائد السفينة بتوقيع الكشف الطبى عليه ، حيث يتم اسناد مهامه الى فرد آخر سواء كان ذلك أثناء اجراء الكشف الطبى أو فى فترات الراحة من العمل أو أيام الأجازة المقررة ، وكان يتم اثبات مثل هذه الاجراءات فى يومية السفينة ، حيث يتم ابلاغها الى التوكيلات الملاحية فى مصر لكى تبلغها للادارة ، نظرا لما كان يترتب عليها من متغيرات مادية ، ومن هذه المتغيرات ما تشير له مكاتبة الى سوارى وابور جده بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ (أكتوبر ١٨٦٢) ، بأنه يتم خصم قيمة بدلات التعيين عن فترة الاقامة بالاسبتالية (المستشفى) وذلك نظير ما يصرف لهم من العلاج على أن تصرف ماهياتهم الأساسية كاملة ٠

أما أولئك المصابون بأمراض تستلزم علاجها فترات طويلة تصل الى سنة كاملة فكان يتم خصم نسبة من ماهياتهم الأساسية ، ولكن يصرف لهم (التعيين) المأكل و (الكسوة) الملبس أو بدلهما (النقدى) حسب المتبع ، وأما الذين يثبت تمارضهم فيتم خصم ماهياتهم والبدلات من مدة التمارض التى يثبتها حكيمباشى الاسبتالية (١٩٣) ٠

واذا كان المريض فى أجازة دورية ، فانه كان يتوجه للمستشفى الموجودة بمديريته ، حيث يتم تدوين بياناته التى تخطر بها ديوان المحافظة ، ويتم تسوية نفقات علاجه مع جهة عمله عن طريق الديوان ، وذلك لتبعية الاسبتاليات لادارة المحافظات ، حسبما جاء بالأمر العالى الصادر لنظارة البحرية بتاريخ ٢٨ صفر ١٢٨٠ (١٩٤) ٠

وأما اذا لم تكن سبل العلاج متاحة داخل مصر ، فانه كان يتم ارسال المريض للخارج ، ولكن بعد الموافقة الخديوية ، من ذلك سفر مصطفى بك سوارى « فرقتين الابراهيمية » للعلاج فى « ديانة » لمعالجة نظره فى جمادى الآخر ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٧) وعين بدلا منه القائمقام (عقيد) جمالى قبوذان سوارى السفينة « الشرقية » التابع للشركة العزيزية (١٩٥) ٠

---

(١٩٢) أمين سامى : تقويم النيل مجلد ٢ من جزء ٣ ، ص : ٥٦ ٠

(١٩٣) دار الوثائق (خدمات مجيدية) : سجل م/٦/٣/٤ التحريرات الصادرة ، مكاتبة بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ من مدير الوابورات الميرية الى سوارى وابور جدة ، ص : ٤٦٩ ٠

(١٩٤) أمين سامى : مرجع سابق ، ص : ٥٠٦ ٠

(١٩٥) دار الوثائق (ديوان معية سنية) : دفتر ١٩١٩ أوامر عربى ، رقم ٢ أمر كريم بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٣ هـ من الجزيرة الى ديوان البحرية ، ص : ٧٥ ٠

وكما هو واضح فانه لم تكن تحدد مدة للاجازات المرضية ، ومن ثم تسرى قرارات الجهة الطبية ، ولكن كانت تحدث تحفظات ادارية ازاء هذه القرارات فى بعض الأحيان ، من ذلك عدم موافقة توكيل السويس على الاجازة التى أشار بها الأطباء « لاسماعيل قبودان عزمى » ملازم وابور مصنوع ، وفى هذه الحالة لم يكن من سبيل سوى رفع الأمر لتفتيش عموم الوابورات ، الذى وافق على رأى الأطباء (١٩٦) ٠

ومع ذلك فقد وجدت بعض الحالات الأخرى التى استدعت تدخل القنصل ، من ذلك اصابة النمساوية «موزياتنهى» كمريرة (خادمة) السفينة الشرقية بكسر فى ساقها الأيسر أثناء عملها بالسفينة المذكورة ، ومكثت فى العلاج لمدة ثمانية أشهر ، ولما كان تقرير سوارى السفينة آنئذ قد ورد به أنه لم يكن متواجدا « حريم » أثناء الاصابة ، من ثم اعتبرت ليست اصابة عمل ، وأصبحت متغيبة الأمر الذى دفعها لرفع قضية عن طريق القنصل النمساوى فى مصر ، وكان نائبا عن العزيزية الأفوكاتو (المحامى) هيكالى Haicalis ، وانتهى الخلاف فى ٢ يونية ١٨٧٠ بعد دفع مكافأة ٣٠٠ فرنك ، استلمتها قنصلية النمسا فى ٢٤ يناير ١٨٧١ (١٩٧) ٠

سابعا : الانتقال بالسكك الحديدية :

كانت هذه الانتقالات تتم لمن كانوا يكلفون بالتوجه فى مأموريات عمل داخل مصر ، وأما الانتقالات الأكثر فهى للقائمين بأجازاتهم ، اذ بعد موافقة السوارى على قيام الفرد بأجازة واثبات ذلك فى سجلات السفينة ، كان يتم التوجه الى الوكيل الملاحى المنوط به الاشراف على هذه الجوانب فى السويس والاسكندرية حسب منطقة العمل البحرى ، حيث يقوم باثبات بيانات القائم بالأجازة فى سجلاته ، ثم يحرر له تذكرة (استمارة) لركوب السكك الحديدية (١٩٨) ، وكان يتم نفس الشىء بالنسبة للمأموريات للدواوين الأخرى ٠

---

(١٩٦) نفسه (خدمات ــ وابورات البوستة) سجل م/١/٣/٣٠ وارد الفروع ، مكاتبة رقم ٧١٥ بتاريخ ٧ أكتوبر ١٨٧٩ من تفتيش عموم الوابورات ، ص : ٢٢ ٠

(١٩٧) نفسه (خدمات ــ عزيزية) : محفظة الوابورات (٦٩ ــ ١٨٧٢) ، ــ وثيقة بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٧ معتمدة من وكيل العموم عما يخص موزياتنهى قمريرة وابور الشرقية ، ــ مكاتبة مؤرخة ٢٦ يونيو ١٨٧٠ من مكتب الأفوكاتو هيكالى الى ناظر ديوان الداخلية محمد شريف باشا ومرفقات استلام قنصلية النمسا للمكافاة فى ٢٤ يناير ١٨٧١ ٠

(١٩٨) ــ (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ صادر عربى قلم ادارة المدير رقم ٢٦ بتاريخ ١٣ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٦ هـ (يولية ١٨٦٠) من عبد الرحمن رشدى بك مدير المجيدية الى مدير عموم السكة الحديد ، ص : ٢٣ ٠

وقد كان متبعــا تسليم تلك التذكرة لمكتب الســكك الحديــدية والحصول على تصريح آخر، حيث يتم تجميع تلك التذاكر لمحاسبة الشركة ، وكانت تتم المحاســبة على أساس نصف الأجــرة للمستخدمين أما مــدير الشركة ووكيله ومفتش الوابورات فكان يتم انتقالهم مجــانا ، وذلك منذ انشاء المجيدية حين كان يتولى ادارتها ادوار ديرفيو ، ولكن فى ٣٠ أبريل ١٨٦٠ ، حيث أسندت مهامه لعبد الرحمن رشدى بك ، فلم يلبث أن قدم شكاواه العــديدة من أن السكك الحديدية رفضت اســتمرار مزايا انتقال مستخدمى الشركة بنصف الأجرة والانتقال للفئات المجانية ، كما أنهــا رفضت قبول التذاكر المحررة من توكيل مصر لنحو ثلاثين نفرا كان مزمعا سفرهم فى ١١ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٦ هـ (يولية ١٨٦٠) ، وطالبتهم بدفع الأجر نقدا (١٩٩) ، ولم تقبل التذاكر الا بعد منازعة وعلى ألا يتم ذلك مستقبلا ، ومن ثم بدا الأمر عدم قدرة الادارة المصرية على نيل المزايا التى نجحت فى نيلها الادارة الأجنبية سابقــا ، وقد احتوت مكاتبــات عبد الرحمن رشــدى بك للمعية والسكك الحديدية على مفارقات « وكلاء جميع كومبانيات الوابورات أى الشرقية P & O والفرنسية (الميساجيرى) والنمسوية (L'Loyd) وغيرهم جارى نزولهم بعربيات السكك الحديدية عندما يريدوا الذهاب والأياب بها بدون تذاكر ·· والمدير ســـلفنا ومع وكيله ومع مفتش وابوراتها··ومن وقت تقليدنا بوظيفة مدير (المتبع معنا) خلافا للمعاملة المتبعة مع الأجانب ومع سلفنا ·· وكون هذا كله مخالف للأصول المتبعة الى الآن ·· » (٢٠٠) ويرجو عبر حيرته الافادة بما ينبغى اتبــاعه ·

ولم تكن ثمة افادة من السكك الحديدية سوى ان « نزول ديرفيو ·· كان بناء على أمر شفوى من نوبار لشخصه لقيامه بمهام واجبة للحكومة ، وتلزم أوامر أخرى للاستمرار » (٢٠١) ، فاذا كانت هذه الافادة قد بررت مجانية انتقال ديرفيو ، فانها أثبتت الحظوة التى كان يتمتع بها ، ونفس الشىء بالنسبة لشركات الملاحة الأجنبية ، وقد ذكر بتسى بك مدير السكة الحديد فى مكاتبة أخرى « ·· انه لم تكن توجــد رابطة (اتفاق) مع المجيدية بخصوص تلك المزايا السابقة ، وانما كان يتم ذلك أسوة بما هو

---

(١٩٩) المصدر نفسه ·

(٢٠٠) — : سجل م/٦/١/٩ ، مكاتبة رقم ٤٢٥ بتاريخ ٥ جا ١ (جمادى آخره) ١٢٧٧ هـ المعروض من المدير الى المعية السنية عن الزيادات الواقعة فى محاسبة السكك الحديدية للشركة المجيدية ، ص : ٢٢٧ ·

(٢٠١) — : سجل م/٦/١/٨ صادر عربى وافرنكى الادارة ، مكاتبة بتاريخ ٨ يوليو ١٨٦٠ الى المسيو ديرفيو ، ص : ٢٧ ·

متبع مع الشركة الشرقية P & O (٢٠٢) ، ولم يقتصر الأمر على ذلك ، بـل شرعت السـكك الحديد تحتسب السنوات السابقـة منذ أبيب (يوليو ١٨٥٨) الى برمودة (ابريل ١٨٦٠) بأثر رجعى على أسـاس الأجرة الكاملة وبعض زيادات بنحو مبلغ ١٧٧٩٣ ليرة ، ويذكـر مدير المجيدية « أن الأجرة المحتسبة هى بأسعار زايدة عن التعريفة الجارى النقل بها للأهالى وأنه بعد اجراء استنزال نصف الأجرة عن المستخدمين بدون المسافرين أصبح المبلغ ١١٦٥٦ ليرة » (٢٠٣) ، وهو ما يطرح تساؤلا عن أسباب تأخير هذه الحسابات لما بعد ديرفيو وربما كان تفسير ذلك يكمن فى الحالة الإقتصادية التى كانت تهدد المجيدية وتحققت فيما بعد بالتصفية وخاصة ان مثل هذه الميزات كانت متبادلة ، ومع ذلك فان تصحيح مسارات المشروعات الاقتصادية يكون بتخفيف أعبائها ، بيد ان ذلك لم يحـدث بالقـدر المطلوب ، حيث ان الأمر العـالى الصـادر للامرارية فى غرة المحرم ١٢٧٧ هـ (٢٠ يوليو ١٨٦٠) يفيد « اركاب مديرى شركة المجيدية بدون أجرة أسوة برؤساء الشركات » دون اشارة الى سفر المستخدمين بنصف الأجرة حسبما كان متبعا (٢٠٤) .

أما بالنسبة للمبالغ التى كانت مقيدة فقد استمرت مراجعتهـا بين المعية والامرارية ابان تصفية المجيدية وبعد ذلك فى مصلحة الوابورات الميرية حتى تم قبول سدادها من المالية على حساب المصلحة مضافا لهـا مبالغ أخرى وبلغ الاجمالى نحو ٢٧١٩٩ ليرة (*) أى نحو ٢٦٥١٩١٤ قرش،

---

(٢٠٢) ـ : رقم ٢٦ بتاريخ ١٣ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٦ هـ (يولية ١٨٦٠) من المدير عبد الرحمن رشدى الى مدير عموم السكة الحديد ، ص : ٢٣ .

وكان المتبع محاسبة السكك الحديدية على أجرة المسافرين بالسفن الذين يستخدمونها بأجرة كاملة ضمن النولون ، وتجدر الاشارة الى ان السكك الحديدية فى أول انشائها كان يديرها مأمور ثم رقى الى مدير ، وفى سنة ١٨٥٣ أصبح يشرف عليهـا مكتب المرور (الامرارية) واستمر حتى ١٨٦٤ عندما انضمت لنظارة الأشغال ، وفى ١٨٦٦ انفصلت عنها واصبحت مستقلة ثم وضعت فى ٢٨ نوفمبر ١٨٧٦ تحت اشراف الادارة المختلطة لسداد الديون .

د. عبد العزيز مهنا ، مرجع سابق ، ص ص : ١١٧ ، ١١٨ .

(٢٠٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٣ صادر عربى المركى الادارة بتاريخ ١٠ ر (ربيع آخر) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) ترجمة المعروض باللغة التركية من مدير المجيدية الى المعية السنية ، ـ سجل م/٦/١/٩ صادر عربى المجيدية ، مكاتبة رقم ٤٢٥ فى ٥ جا (جمادى آخر) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) من مدير للمجيدية الى المعية السنية ، ص : ٢٢٧ .

(٢٠٤) نفسه (سكك حديدية) : محفظة سكك حديدية مستخرج عن دفتر ٥١٨ أوامر تركى ، ص : ٣٧ ترجمة أمر كريم فى غرة المحرم ١٢٧٧ هـ الى الامرارية .

(*) هذا التحويل للعملة بالوثيقة الليرة تساوى تقريبا ٩٧٫٥ قرش .

وذلك في ١٥ هـ (ذي الحجة) ١٢٧٩ (٤ يونيسة ١٨٦٣) (٢٠٥) أي في عهد اسماعيل باشا حين قيام الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية التي اشترت موجودات المصلحة ٠

ومن المرجح محاسبة شركات البحرية التجارية منذ أوائل عهد اسماعيل باشا على استخدام السكك الحديدية بنصف أجرة بالنسبة للضباط ومجانا بالنسبة للعساكر (الأنفار) ، وذلك لكونهم مأخوذين من الدونتما ، اعتمادا على ما كان متبعا مع أقرانهم بالسفن الحربية والجهادية (٢٠٦) ، وما عداهم فقد كانت المجانية للرئيس والوكلاء ، ونصف أجرة حسب المرتب والوظيفة التي كانت تحددها لائحة الامرارية وهذه كانت كما يلي (٢٠٧) :

الدرجة الأولى : الموظفون الملكيون (المدنيون) وضباط البحرية والبحرية والبوليس الذين تصل مرتباتهم الى عشرين جنيها فما فوق ، ومعهم فئات أخرى من نفس المرتب ٠

الدرجة الثانية : لمن تقل مرتباتهم عن عشرين جنيها ٠

الدرجة الثالثة : الصف ضباط وأنفار العساكر البحرية ومن في مستواهم من هيئة العمال ٠

أما عن الفئات المالية بقيمة أجرة السفر فقد كانت في ديسمبر ١٨٦٣ على النحو التالي (٢٠٨) ٠

الدرجة الأولى	الدرجة الثانية	الدرجة الثالثة	من	الى
١٢٠ قرشا	٦٠ قرشا	٣٠ قرشا	مصر	الاسكندرية
١٢٠ قرشا	٦٠ قرشا	٣٠ قرشا	مصر	السويس
٢٤٠ قرشا	١٢٠ قرشا	٣٠ قرشا	الاسكندرية	السويس

بيد أن هذه الفئات قد طرأت عليها تعديلات ابتداء من ١٥ أكتوبر ١٨٦٧ حسبما أفصحت عن ذلك مكاتبة العزيزية الى نوبار باشا ناظر الأشغال العمومية ، التي تستفسر فيها الشركة عن المتبع في نقل مهمات وركاب مستخدمي الشركة الشرقية P & O ليتم معاملتها أسوة بذلك ،

(٢٠٥) دار الوثائق (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/١/٧ صادر عربي افرنكي الادارة ، بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٠ هـ من وكيل وابورات البحر الأحمر الى وكيل المرور ، ص : ٣٥ ٠

(٢٠٦) سيد دياب : مرجع سابق ، ص ص : ١٤١ ، ١٤٢ ٠

(٢٠٧) نفسه ، ص : ١٤٢ ٠

(٢٠٨) نفسه ، ص : ١٤٣ ٠

فكان ضمن بيانات الرد أن الأجرة عن السياح ومستخدمى الشركة من اسكندرية الى السويس كما يلى (٢٠٩) :

سواحين (ركاب أجانب)		مستخدمين القومبانية (الشركة)			
ص	ليرة	ـ	ص	ليرة	
١٠	٤		٥	٢	درجة أولى
٥	٢	٦	٢	١	درجة ثانية

أى أن المستخدمين بنصف أجرة الدرجة ، وكانت أجرة الانتقال للوجه القبلى فى ابريل ١٨٦٩ من امبابة الى المنيا ١٠٠ قرش مصرى للدرجة الأولى ، ٦٦ قرشا للدرجة الثانية ، ٤١ قرشا للدرجة الثالثة (٢١٠) .

ويبدو أن هذه الزيادات كانت تنبىء عما أقدمت عليه الامرارية من اجراءات أخرى فى بدايات ١٨٦٩ ، نجد اصـــداءها فى قرارات الشركة العزيزية ، من ذلك القرار المؤرخ ٢٢ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ (مارس ١٨٦٩) . والذى يشير الى « أن كافة مستخدمين القومبانية العزيزية يكون نزولهم بالسكة أجرة كاملة أسوة بخدمة القومبانية الشرقية .. وأن الذين يسافرون مجانا هم ثلاثة أشخاص فقط (الوكلاء) أحدهم باسكندرية والآخر بمصر والثالث بالسويس .. » (٢١١) ، ولاشك ان فقـــدان هذه المزايا زاد من انفاقات الشركة (١٨٦٩) فى وقت شهدت الخسارات الماليـة التى كانت تنذر بتصفية العزيزية ، ولكنه على ما يبدو كانت دوافـع الامرارية أقوى للحد من تلك الممنوحات لمواجهة توسعاتها ، واستعدادا لافتتاح قناة السويس التى كانت شديدة التأثير عليها وخاصـــة فى الايرادات بين الموانىء على البحرين .

أما فى فترة مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، فانه لما كانت قد تبعت بأكملها للميرى من ثم كان الاشراف الأعلى عليها من ديوان البحرية بالتنسيق مع ديوان المالية ، واتساقا مع هذه التبعية سرت عليها نظم ديوان البحرية فى التمييز بين التذاكر التى كان يتم منحها لمختلف العساكر ، ومن هذه النظم انه كان يخصص لون محدد يميز تذاكر عساكر السفن البحرية عن أقرانهم فى مصلحة البوســتة الخديوية وخـلاف ركايب الحضرة

(٢٠٩) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٥ هـ ، بيان بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٥ هـ (ابريل ١٨٦٨) عن نوالين السواحين والبضائع ومستخدمى الشركة الشرقية .

(٢١٠) وادى النيل : العدد ٢ السنة الثالثة بتاريخ الجمعة ١٨ محرم ١٢٨٦ هـ/٣٠ ابريل ١٨٦٩ .

(٢١١) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٥ هـ ، صورة قرار مجلس ادارة القومبانية العزيزية بتاريخ ٢٢ الحجة ١٢٨٥ هـ نمرة ٣٥ .

الخديوية بنهر النيل عن مصلحة الليمانات والترسانة وهكذا ، مما يسهل تمييز تذاكر كل قسم عند المحاسبة (٢١٢) ، وقد كان سفر العساكر مجانا ، أما الضباط فنصف أجرة ، بيد أن ذلك لم يستمر ابان تفاقم الأزمة المالية فأصبح انتقال العساكر بنصف أجرة أيضا ، ولم يكن في عام ١٨٧٨ ثمة انتقال مجاني لهذه الفئات (٢١٣) .

ثامنا : الملبوسات :

تعتبر الملبوسات على درجة من الأهمية للعاملين في السفن التجارية ، لأنها ليست كساء فحسب ، وانما كانت دلالة على مرتديها بما يتفق مع تجواله في الموانيء بين مختلف الجنسيات والركاب ، وكان يطلق عليها الكساوي وفي ديوان العموم كانت تتم اجراءاتها من خلال قيدها في جريدة (كشوف) ملبوسات البحرية ، ولها سجلات لقيدها مع الصنف والونتاريو أي المهمات ، وذلك في تشكيل ديوان عموم الشركة المصرية (٢١٤) ، وهو ماتم تطويره وقيده ضمن ورشة (قسم) التعيينات والملبوسات والونتاريو في الشركة العزيزية (٢١٥) ، وهذه الاجراءات وذلك الاهتمام يوضح أنه كان يقصد بهـا تلك الملبوسات التي توزعها الادارة على مستخدميها بالسفن ، لكن على الرغم من ذلك فان عدم العثور على تلك السجلات أو الوثائق الكافية ببياناتها ، قد يحجب الصورة الكاملة التي كانت عليها ، وهي اشكاليات عاني منها بعض من بحثوا هذه الجزئية (٢١٦) ، ومن ثم تصبح محاولة الرصد من خلال بعض الوثائق .

كان المتبع صرف الملبوسات موسميا ، وحسب تعبير الوثائق فانه كان يتم توزيع كسوتين على الأنفار ، واحدة شتوية والأخرى صيفية ، أي كل ستة أشهر ، وذلك من خلال المقررات التي تحددها الادارة ، ولكي يتم الصرف يحرر خوجه كل سفينة كشفا يعتمده السواري وضباط السفينة يكون مدونا به أسماء الأنفار المزمع الصرف لهم ، ويتم تسليمه إلى مخزنجي ديوان العموم الذي يثبته في جريدة الملبوسات ثم يقوم بتوريد الأصناف (٢١٧) ، بيد انه لوحظ من خلال مكاتبة ادارة الفابريقات

---

(٢١٢) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٤٠ .

(٢١٣) نفسه : ، ص ، ص : ١٤١ ، ١٥٣ .

(٢١٤) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٩ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية .

(٢١٥) ـ : ملف ٩ ، وثيقة بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) قرار الجمعية العمومية للقومبانية العزيزية ، ص : ١١ .

(٢١٦) سيد دياب : المرجع السابق ، ص : ١٠٦ .

(٢١٧) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٥ قيد التحريرات الصادرة =

والعمليات الى مدير الوابورات الميرية بتاريخ ١٣ شوال ١٢٧٩ (٤ أبريل ١٨٦٣) ان الأنفار بالسفن كانوا يتقاضون أجورهم بما فيها بدل التعيين والكسوة ، ومن ثم لاتصرف لهم ملبوسات وعلى حد تعبير الوثيقة « الكساوى التي تلزمهم يصير مشتراها من طرفهم » (٢١٨) ، ولعل هذه المكاتبة تكشف عن ملاحظتين :

أولا : كان يتم اقتصار صرف الملبوسات على الأنفار قبل أبريل ١٨٦٣ ثانيا : بعد هذا التاريخ وجدت خيارات ادارية بين الصرف وامكانية شراء الأفراد ملبوساتهم ، ومن ثم يمكن القول بأن الالتزام والالزام في هذه المسالة لم يكن سائدا قدر ما كان يبغى المظهر اللائق ؛ أما ملابسات عدم الصرف ، فيرجح أن ذلك لكونه عاصر ظروف تصفية موجودات المصلحة الميرية انتظارا لأيلولتها للشركة المصرية في سياحة السفن البخارية الوليدة ، وكان اجراء استثنائيا .

أما بيان المنصرف في الفترة التي سبقت تلك المكاتبة فقد كان في شهر أبيب ١٥٧٨ (يولية ١٨٦٢) للأنفار في سفن نجد ، قبارى ، جدة ، حجاز كما يلي (٢١٩) :

عدد		عدد	
١	طقم بفته سروال وسلطة (*)	١	طربوش بزر حرير
١	لباس بفته	١	جزمة سودة (حذاء أسود)
١	قميص بفته	١	حزام صوف

ومن المرجح أن هذه الأصناف كانت جزئية ، ولم تكن بأكملها ، وذلك اعتمادا على أن ملبوسات البحرية (الدونانما) كانت تصرف في السنة بواقع عدد ٣ لباس ، ٣ قميص ، ١ بنطلون جوخ ، ١ بنطلون بفته ، ١ سترة جوخ ، ٢ سترة قصيرة من البفته (زكيته) ، ٢ سديرى بفته ، ١ زر حرير ، ٢ حمالة بنطلون ، ١ حزام بفته ، ١ سجادة صوف ثم

= عربى افرنكى ، نمرة ١٥٤ بتاريخ ٦ شوال ١٢٧٩ (مارس ١٨٦٣) من مدير الوابورات الميرية الى يعقوب افندى وكيل وابورات ميرية بالسويس ، ص : ٩٣ ـ سجل م/٦/٤/٦ قيد التحريرات الواردة رقم ١٢٦ فى ١٣ شوال ١٢٧٩ هـ (٤ ابريل ١٨٦٣) من القابوقات والعمليات الى مدير الوابورات الميرية ، ص : ١ .

(٢١٨) المصدر نفسه .

(٢١٩) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/١٠ قيد التحريرات الصادرة قلم المحاسبة المدير ، ارقام ٣ ، ١٩٣ ، ٣٠٨ بتاريخ ١٧ان (رمضان) ١٢٧٩ هـ من المدير الى وكيل الوابورات الميرية بالسويس ، كشوف المنصرف لوابورات نجد ، كبارى ، جدة ، الحجاز ، ص ، ص : ٩٥ ، ١٩٦ .

(★) (٠٠) غير واضحة بالأصل وهذا ما امكن قراءته (سلطة) ويرجح انها سترة ؟ .

أ كبود (زنط) لكل ثمانية عشر شهرا (٢٢٠) ، علاوة على البطانيسات والمفروشات ، ومن ثم يرجح ان البيان الأسبق كان موافقا لموسم الصيف حيث أن البفته تناسبه ، كما ان صرفه كان معاصرا لأشهره في يوليو .

كذلك تشير بعض الوثائق الى انه في فصل الشتاء كان يتم صرف فانيلة وحزام صوف ، ثم قطعة قماش بأرونيك يعمل عليها ، تكون لفافة على الرأس والرقبة (٢٢١) ، وأيضا بمناسبة الفصـــل ذاته كان قرار العزيزية بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) بالصرف للعساكر البحرية بالسفن العاملة بالبحر الأسود زيادة عن المنصرف للآخرين ، نظرا لبرودته الشديدة ووجود الجليد ، فخصصت لكل منهم قميصـين فنيلا (فانلة) وحزامين بدلا من (٢٢٢) واحد من كل منهما للآخرين ، بما يدل على مراعاة ظروف الطقس في صرف الملبوسات .

وفي ضوء الاشارات المتكررة للأنفار العساكر يرجح انهـم الذين كانوا يصرفون ملبوسـاتهم ، وربما كان مبعث ذلك هو ضآلة مرتبـاتهم بالقياس للآخرين . أما الفئات الأخرى فقد كانت تصرف لهم بدلات نقدية تضاف على الماهية بما فيهم الضباط (٢٢٣) .

وقد أولت ادارة البحرية التجارية اهتمامها بهذا الموضوع ، لدرجة حصـولها على بعض الأصناف من الخـارج ، من ذلك المدون في مكاتبة عبد الحميد بك وكيل العزيزية في لوندرة (لندن) بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) عن احضاره الملبوسات الصـــوف المقرر صرفها للعساكر لمدة عام (٢٢٤) .

أما بالنسبة للألوان فقد أشير الى أنها كانت (البفتة أى البيضاء) صيفا ، ثم ذكر البعض أن البنطلونات البفتة كانت بالصبغة السوداء ، وقد استعيض عن ذلك منذ ١٨٧٤ باستخدام الأقمشة المصنوعة من التيل الأبيض وكان الجوخ في فصل الشتاء (٢٢٥) ، والقياس بهذا الشـكل

(٢٢٠) سيد دياب : مرجع سابق ، ص ص : ١٠٦ ، ١٠٧ .

(٢٢١) دار الوثائق (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ٦٢ بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) قرار جمعية مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية .

(٢٢٢) ــ : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ ــ ١٨٦٧ ، وثيقة نمرة ١٤ بتاريخ شعبان ١٢٨١ هـ ، صورة قرار مجلس ادارة القومبانية العزيزية باعتماد اسماعيل راغب .

(٢٢٣) ــ : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة نمرة ٣١/مضبطة ١٧ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) قرار مجلس ادارة القومبانية العزيزية .

(٢٢٤) ــ : محفظة تراجم دفاتر ١٢٨٢ هـ ، وثيقة بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٢ هـ ، مكاتبة من عبد الحميد بك وكيل العزيزية بلندن الى حسين شيرين ناظر عموم القومبانية .

(٢٢٥) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١١٢ .

يصبح على أساس أن البحرية التجارية فى ذلك الوقت كانت تمثلها مصلحة وابورات البوستة الخديوية التى كانت تابعة للميرى ومن ثم عومل العساكر فى سفنها كالدونتما ٠

ولما كانت هذه الملبوسات يتم قيدها كعهدة ، من ثم كانت تسلم الأصناف المستهلكة عند استلام الأحدث وذات الشيء يتم عند نهاية الخدمة ٠

تاسعا : التعيينات :

يطلق لفظ التعيينات Provisions بوجه عام على الأطعمة والمشروبات (٢٢٦) ، وهذه يقصد بها تلك التى يتم ترتيبها لأفراد الطاقم على ظهر السفينة وفق نظم تضعها الادارة ٠

ولما كانت السفن تمضى رحلاتها فى عرض البحر بعيدا عن الموانيء ، لذلك كان يتم تجهيزها بالأماكن والأدوات اللازمة لتخزين وتجهيز واعداد وتناول الأطعمة والمشروبات ، من مخازن ومطابخ وأوانى ومفروشات وأماكن للتناول(٢٢٧) ، مثلما كان يتم تعيين «طباخين وصفرجية» (٢٢٨) وغيرهم مما يلزم كل سفينة لاعداد وتجهيز الأطعمة والمشروبات ، والذى كان يتم اثباته فى ورشة (قسم) التعيينات والونتاريو بديوان العموم ٠

وباستقراء أصناف التعيينات ، كانت مختلفة الأنواع حيث الخبز (الجراية) والبقسماط (*) ثم اللحوم والدجاج والأسماك وكان يتم تقديمها بالتناوب طيلة أيام الأسبوع ومعها الأرز والمكرونة ثم مطهيات « اليمك من الخضروات الناشفة (الجافة) والطرية » (الطازجة) وبالأضافة الى ذلك الحلويات والموالح والفواكه ، أما المشروبات فكانت

---

(٢٢٦) الادميرالية البريطانية : الفن البحرى العام ، ترجمة مقدم بحرى محمد حسين أحمد وآخرون ، جـ ١ ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ط ١٩٦٥/١ ، ص : ١٥٣ ٠

(٢٢٧) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ سجل قيد التحريرات الصادرة ، قلم المدير ، مكاتبة بتاريخ ١٧ يونيو ١٨٦٠ من المدير الى المسيو اسكوليه ، ص : ١٣ ٠

(٢٢٨) نفسه : سجل م/٦/١/٩ تحريرات صادرة قلم أدارة المدير ، مكاتبة نمرة ٩٥ بتاريخ ٤ جا (جمادى ثانى) ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٣٤٦ ٠

(★) البقسماط : مأخوذة عن اليونانية ، وفى التركية بكسماد بالباء المشربة ، وفى الفارسية بقسماث بالباء الموحدة ، وهو خبز جاف يتزود به المسافر ، ـ د٠ أحمد السعيد سليمان : مرجع سابق ، ص : ٤٢ ٠

اللبن والقهوة والشاى والنبيذ (٢٢٩) ، ولعل هذه الأخيرة كانت لوجود أجانب ضمن أفراد الطاقم .

وقد كان يتم تقـديم هذه الأصـناف وفق مقادير تحددها الادارة « ديوان العموم » باشراف حكيمباشي (رئيس أطباء) في اطار المسئولية الصحية ، وقبطان الأرمة لقيد اجمالى الأصناف ومقرراتهـا الفرعيـة ثم مدير (ناظر) الشركة (٢٣٠) ، وهذا بموجب اعتماد مجلس الادارة وذلك في حالة الشركات ، بينما يعتمدها الديوان الميرى الأعلى فى حـالة كونها مصلحة حكومية .

وكان متبعا فى تحديد مقررات أفراد طاقم كل سفينة ان يتم مراعاة المستوى الوظيفى فالسوارى مثلا كانت تصرف له تعيينات درجة أولى بينما المفردات والضباط وبقية الأفراد بما فيهم المهندسون والطبيب والتلامذة درجة ثانية ، ولم يكن ذلك يعنى مضاعفة المنصرف بالدرجـة الثانيـة للدرجة الأولى ، حسبما كان متبعا مع رتب وأنفار الدونتما (*) ، وانمـا كانت تميز تعيينات الدرجة الأولى عن الثانيـــة بما يقابل الزيادة بنحو قيمـة الربع فى أثمانها على صعيد التميز الكمى أو الكيفى للأصناف ، وذلك اعتمادا على ما جاء فى عقد شروط بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ / ١ سبتمبر ١٨٦٥ بين الشركة العزيزية والخواجة يوسف بنتاليتى بتعهده تقـديم المأكولات والمشروبات اللازمة لسفن الشركة ، حيث ورد بنده التاسع « مستخدمين القومبانية .. يحسب الى المتعهد عن الدرجة الأولى

---

(٢٢٩) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ/١ فبراير ١٨٦٦ عقد شروط بين الخواجة يوسف بنتاليتى بتعهده تقديم مأكولات ومشروبات سفن العزيزية بالبحرين وبين حسين شهدى ناظر عموم الشركة .

(٢٣٠) نفسه (مجيدية) : سجل م/٦/٣/٢ تحريرات صادرة قلم ادارة المدير ، مكاتبة رقم ١٨ بتاريخ ١٠ را (ربيع أول) ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٦٢) من المدير الى يعقوب افندى وكيل السويس ، ص : ١٠٠ ، ـ سجل م/٦/١/٩ قيد التحريرات الصادرة ادارة المدير ، مكاتبة رقم ١٨ تاريخه ، من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٣١١ .

(*) أورد الدكتور سيد دياب بيان مقررات الفرد العادية بالدرهم ، لحم بقرى ٣٠ أو ضانى ٢٥ ، أرز ٢٠ ، عدس ٤٠ ، فول ٣٠ ، مصلح (ملح) ٤ ، مخلل ١٠ ، بصل ٢٥ وبدله زيتون ، حطب ١٥٠ ، صابون ٦ ، ثم ٣٠٠ درهم خبز صامولى أو ٤٠٠ بقسماط ، ثم ذكر ان ذلك هو التعيين اليومى من رتبة النفر حتى رتبة الصول (المساعد) ، فالملازم نفرين أى تعيين نفرين ، اليوزباشى تعيين ثلاثة أنفار .

ـ سيد دياب : مرجع سابق ، ص ص : ١١٦ ، ٢٢٧ .

ه خمسة فرنك والثانية ٤ أربعة فرنك (يومى) » (٢٣١) ... وفى موضوع آخر تم اقرار بدلات تعيين نقدية ، فكانت بواقع ٤ فرنكات للسوارى ، وثلاثة بالنسبة لبقية أفراد الطاقم (٢٣٢) .

ولعل ذلك كان متسقا مع تمييز السوارى عن بقية الأفراد باعتباره قائدا للسفينة ، وربما يحفظ مكانته وهيبته سواء من حيث تميز الأصناف المقدمة له أو المكان الذى يجلس فيه ، ويلاحظ ان عدم التمييز بين بقية الأفراد يتفق والى حد كبير مع طبيعة السفينة كمجتمع واحد ، ولكنه يشير فى نفس الوقت الى المساواة بين الضباط والأنفار خلاف المتبع فى الدونتما ، وربما كان ذلك لأن طبيعة العمل البحرى فى السفن التجارية كانت أقرب للتعامل والتعايش مع الحياة المدنية منها للعسكرية ، ولكن دون اخلال بالمستويات الوظيفية ، ويرجع أن الدافع الى ذلك كان ضمان عدم وقوع جور للأنفار ، حيث ذهبت ادارة البحرية التجارية المصرية الى مدى أبعد من ذلك حيث قررت تعليماتها تناول ضباط السفن ماكولاتهم على السفرة (المائدة) مع الركاب ، وحسبما ذكر « .. حتى يراعون أمزجتهم ويلاحظون نضافة (نظافة) ماكولاتهم .. » (٢٣٣) .

أما بالنسبة لمراقبة التعيينات فى السفينة ، فقد كانت تخضع لسلطات طبيبها اذا وجد ، واذا لم يوجد فعن طريق التفتيش المفاجىء من طبيب التوكيل المنوط به ذلك تبعا للمواقع التى كانت تحددها الادارة ، أما الاشراف الادارى العام فكان للسوارى ونائبه (المفردات) ، بينما يعتبر الخوجه (الضابط الادارى) هو المراقب الفعلى وذلك من خلال سجل يسمى « دفتر الرفت والأمد » ، الذى كان يوضع بمعرفة نظارة ديوان العموم « وقبطان الأرمة » من نسختين ، تودع احداهما بالديوان والثانية فى عهدة خوجة كل سفينة ، توضح به مخصصات كل رتبة أو درجة حسب فئات تصنيفها ـ فى عشرة أبواب ـ تشمل حركة الأمد (الصرف) والرفت ، وفق شروط صرف التعيينات فى حالة عدم الحصول على بدل تعيين نقدى ، وكان تصنيف أبوابه كما يلى : الأول : الضباط ، الثانى

---

(٢٣١) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ١٢٨٢ هـ ، بيان تعهد بتقديم ماكولات لسفن العزيزية بالبحرين موقع بين الخواجة يوسف بنتالينى وحسين شيرين ناظر عموم الشركة .

(٢٣٢) نفسه : ـ محفظة الوابورات ٦٨/١٨٦٩ ، ملف ١٢٨٥ هـ ، بيان عن ماكولات السواحين والركاب بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) .

ـ محفظة قرارات مجلس ادارة القومبانية العزيزية ١٢٨٥ هـ ، قرار نمرة ٣١ مضبطة ١٧ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) .

(٢٣٣) المصدر نفسه ، وسيتم التناول التفصيلى لهذه الجزئية فى العنصر الخاص « نقل الركاب » فى الفصل السابع .

الكدكلية ، الثالث : الدومنجية الافرنك ، الرابع : الدومنجيـــة العرب والعنبرجية ، الخامس : البحرية (الأنفار) ، السادس : المهندســين ، السابع : الأتشجية ، الثامن : الكمورجية ، التاسع : الطباخين ثم العاشر : الصفرجية (السفرجية) (٢٣٤) ٠

أما نظم الصرف ذاتها ، فانه لعدم توفر وجود وثيقة اجمالية بهـا ، فانه يمكن الوقوف عليها من خلال تجميع بعض اشـــارات متفرقة لعل أهمها ، انه كان يتم صرف التعيينات لمن لا يحصلون على بدل نقدى ، اذ كان يجب على أفراد الطاقم فى هذه الحالة ان يقوموا بتـــدبير مأكولاتهـــم ومشروباتهم بمعرفتهم (٢٣٥) ، وما عدا ذلك فقــد كانت التعليمات يتم تنفيذها فى حالتى الأمد (اعتماد الصرف) والرفت (لمن لايستحق) ، وذلك أثناء وجود تعيينات ، ومن هذه التعليمات أنه لايتم الصرف أثناء مدة الاقامة سواء كان بالاسكندرية أو السويس ، وذلك بقول الوثيقـــة « ٠٠ انه عدا الماهيات ٠٠ تكون مأكولاتهم فى مدة السفرية على طـــرف القومبانية ٠٠٠ وأما مدة الاقامة بالمينة سواء كان بسكندرية أو السويس ، فلا يصرف لهم مأكولات ولا نقدية فى مقابلتها » (٢٣٦) وقياسا على ذلك نفس الشيء لمن كانوا يقيمون بالميناء أثناء ربط (وقف) السفن بالمينائين بعد الانتهاء من المأموريات البحرية ٠

وأما بالنسبة للمرضى ، فيتم الصرف لهم فى مواقعهم دون انتقالهم الى السفرة ، وتقدم لهم الأصناف التى يطلبونها حسب تقـــرير الحالة المرضية ، وهى الحالة الوحيدة التى كان يتم فيها الاستثناء وعدم الالتزام بالمقررات (٢٣٧) ٠

---

(٢٣٤) نفسه (مجيدية) : سجل م/٦/٣/٢ قيد التحريرات الصادرة من قلم ادارة المدير ، مكاتبة رقم ١٨ بتاريخ ١٠را (ربيع أول) ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٦١) من المدير الى يعقوب أفندى وكيل السويس ، ص : ٢٠٠ ٠

ـ سجل م/٦/١/٩ قيد التحريرات الصادرة من المدير ، مكاتبة رقم ١٨ ، تاريخه من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٣١١ ٠

(٢٣٥) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) قرار مجلس القومبانية العزيزية نمرة ٣١/ مضبطة ١٧ ٠

ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/١/٣/٣٠ وارد للعموم من الفروع ، رقم ٦٥١ بتاريخ ٢٦ ديسمبر ١٨٧٩ من وكيل السويس الى المدير ، ص : ٨٩ ٠

(٢٣٦) ـ (عزيزية) : المحفظة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦١٣٠ بالدار ، بتاريخ ٦ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار جمعية مؤسسين القومبانية العزيزية نمرة ٣٩/مضبطة ٥١ ٠

(٢٣٧) نفسه : محفظة الوابورات ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٦) ، عقد شروط موقع بين الخواجة يوسف بتتاليني متعهد توريد مأكولات ومشروبات سفن العزيزية وحسين شيرين ناظر عموم الشركة ، البند السابع ٠

وعلى هذا الأساس كان يقدم عقب عودة السفينة بيانا مشتملا على النفذ بكل درجة ، واجمالى الأيام وساعات القيام والوصول ، وبيان الأصناف موقعا من الخوجه ومعتمدا من السوارى لتتم مراجعته واعتماده بديوان العموم (٢٣٨) ، حسب المخصص لكل سفينة ، وتجدر الاشارة الى ان سبيل تدبير التعيينات كانت تتم باحدى طريقتين ، الأولى : عن طريق الادارة ، والثانية من خلال الاتفاق مع متعهدين ، فأما التى كانت عن طريق الادارة ، فباشراف مدير العموم ولجنة تضم الحكيمباشى وقبطان الأرمة وبعض الوكلاء ، حيث يتم الاتفاق مع موردين لكل صنف على حدة (٢٣٩) ، ومن خلال اجراءات يطلقون عليها المزاد (*) ، يحضره أفراد من الشئون المالية والادارية بالديوان ، وفى هذه الحالة كان يقوم المتعهد بتسليم الصنف المتفق عليه لكل سفينة على حدة ، بموجب مستندات يتم التوقيع عليها بالاستلام ، وقد وجد أكثر من متعهد لصنف واحد فى بعض الأحيان ، وذلك تبعا لخطوط سير السفن والمسافة الزمنية التى تقطعها فى الرحلة فيكون أحدهم بالاسكندرية مثلا لسفن البحر المتوسط ، بينما يوجد آخر بالسويس وثالث فى جده وهكذا ، مما يضمن تزويد السفن باحتياجات طاقمها فى أكثر من ميناء بحرى أثناء الرحلة ، وليس على سبيل تدبير الاحتياجات العاجلة فحسب ، ولكن لما يرون تخزينه •

ومن الاشارات التى جاءت فى هذا الصدد ، ماتذكره وثائق المجيدية عن « رسو المزاد على الشيخ محمد عبد المولى شيخ طايفة (طائفة) الجزارين بالسويس لتوزيد لحم ضأن سعر الأقة (**) خمسة وعشرين فضة صاغ ،

---

(٢٣٨) المصدر نفسه : البند العاشر •

(٢٣٩) ــ عزيزية : المحفظة الأولى ، وثيقة بتاريخ ٥ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) قرار جمعية قومبانية الوابورات المصرية فى سياحة السفن البخارية •

(*) التزاما بلغة وثائق الفترة أوردنا كلمة « المزاد » وهى التى كانوا يطلقونها على اجراءات التعاقد مع الموردين والمتعهدين ، بيد ان المفهوم فى السياق الاقتصادى لا يتفق مع مدلول الكلمة ، لأن المزاد يراد فيه الحصول على أعلى سعر ، ومن ثم فالمفهوم هنا أنها مناقصة ، وتعنى الحصول على أفضل المواصفات للشروط الموضوعة بأقل الأسعار ، وكلا من المزاد والمناقصة يتم فى حالة تقدم أكثر من طرف ، أما اذا قصورها على طرف واحد فقط فهى ممارسة ، وربما كان ذلك بسبب حداثة العهد بترجمات القوانين التجارية • الباحث ••

(**) الأقة وحدة وزن عثمانية كانت تزن ٤٠٠ درهم حسب وزن الدرهم العثمانى ٣٫٢٠٧ جرام = ١٫٢٨٢٨ كجم (كيلو جرام) وفى مصر منذ توحيد محمد على للأوزان كانت كل ٣٦ أقة = ١٠٠ رطل = قنطار ، والدرهم المصرى كان ٣٫٠٨٩٨ وهى تختلف كثيرا عن الأوقية التى كانت 1/12 من الرطل = ١٢ درهم = ٣٧٫٤٤ جرام تقريبا •

انظر د• أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص : ١٢٨ ، ــ فالترهنتس : المكاييل والأوزان الاسلامية وما يعادلها فى النظام المترى ، ترجمة د• كامل العسلى ، الجامعة الأردنية ، عمان ١٩٧٠ ، ص : ١٩ •

وقد صار ذلك على يد المحافظ » (٢٤٠) ، ثم وثيقة أخرى مؤرخة ٢٥ جمادى آخـــر ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) تفيـــد دفـــع الشركة مبلغ ألف وخمسمائة قرش على الحساب الى محمد موسى شيخ المزاودية ، نظير توريده بقسماط بالبحر الأحمر (٢٤١) .

وفى الشركة العزيزية توجـــد اشارات لموردى الخبز والبقسماط لسفن البحرين ، حيث كان عطا موسى الخباز (صاحب مخبز) بالسويس متعهدا بتوريد الجراية لسفن البحـــر الأحمر ، بينما كان عبد الرحمن محمد الخباز بالاسكندرية متعهدا بتوريد الجراية لسفن البحر المتوسط والبقسماط لسفن البحرين (٢٤٢) .

ولما كان قد حدث خلاف بين الشركة العزيزية والمورد الأخير ، لعدم التزامه بالسعر الذى كان متفقا عليه ، ولم يقبل الاضافات التى طلبتها منه الشركة نظرا لارتفاع الأسعار التى كانت معاصرة لازدهار تجارة القطن ، من ثم قدم تظلمـــات لم توافق عليهـــا ادارة الشركة ، واتخذت جمعيـــة المؤسسين قرارها فى ١٢ صفر ١٢٨١ هـ (يوليه ١٨٦٤) بانشاء « مخبز بوابور الطحين » (أى مطحن ومخبز) على ذمتها بالأراضى الممنوحة لهـــا من الحكومة بالاسكندرية ، ولحين الانتهاء منه تم الاستئذان من الجناب العالى على أخذ البقسماط وما يلزمهـــا من مخبز القبارى الذى كان تابعـــا للميرى (٢٤٣) .

ويرجح أنه لم يتم انشـــاء ذلك المخبز ، وأنه كان من مشروعات قرارات الطفرة الاقتصادية حيث تراجـــع الازدهار فى السنوات القليلة اللاحقة ، ويدعم هذا الترجيح أنه حتى نهاية فترة اسماعيل ، ثبت أن مصلحة وابـــورات البوســـتة الخديوية وهى التى آلت كافة ممتلكات وموجودات العزيزية لها ، ظلت تحصل على الخبز والبقسماط من مخبز القبارى ، وقد وجدت مطالبة صادرة من مخبز القبارى بتاريخ ١٣ محرم ١٢٩٦ هـ (يناير ١٨٧٩) موجهة الى ادارة مصلحة وابورات البوستة ،

---

(٢٤٠) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٣/٣/٦ قيد التحريرات الصادرة ادارة المجيدية نمرة ٣٦٩ بتاريخ ١٢ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٤٠٣ .

(٢٤١) ـ : سجل م/٣/١/٦ قيد التحريرات الصادرة قلم ادارة المدير مسلسل ٤٨ بتاريخ ٢٥ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ١٣ .

(٢٤٢) ـ عزيزية المحفظة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٠ بالدار بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية ، البند الثانى .

(٢٤٣) نفسه : وثيقة رقم ٣٦٠٨٥ بالدار بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية .

مفادها أنه في خلال مدة عشرة أيام من أول شهر يناير ١٨٧٩ بلغ اجمالى
بارة قرش
الحساب عن قيمة الخبز والبقسماط المنصرف مبلغ ١٦ . ١٣٢٩١ (٢٤٤) :

وكما سبقت الاشارة فان ظروف الرحلات البحرية دفعت الادارة للتعاقد مع متعهدين في موانىء أخرى ، ولذلك نجد في الوثائق الخاصة بتوكيل جده تعاقد الشركة العزيزية مع محمد داوود الحلوانى شيخ الخبازين بجده « لكى يورد خبز قرصة لسفن الشركة ، سعر الأقة الواحدة قرشين وعشرين فضة أى قرشين ونصف ابتداء من شهر ربيع الأول ١٢٨٣ هـ (يوليه ١٨٦٦) حتى شعبان ١٢٨٣ هـ (ديسمبر ١٨٦٦) (٢٤٥) ، وفى عهد مصلحة وابورات البوستة الخديوية تفيد اشارات عديدة انه كان يوجد متعهدين بجده لتوريد الخبز واللحم ، وأنه بعد انتهاء فترة تعاقدات ٣١ ديسمبر ١٨٧٧ ، تم التعاقد عن الفترة من أول يناير الى نهاية يونيه ١٨٧٨ مع المتعهد القديم محمد داود الخباز لتوريد الخبز سعر الوقة (الأقة) ثمانية وخمسين فضة صاغ
ـ قرش
(١٨ ١) ، بينما كان مورد اللحوم الضانى (الضأن) عبد الله عمر
ـ قرش
سعر الأقة ٢٥ ٣ (٢٤٦) » .

كما تعاقدت مع متعهدين فى ميناء سواكن ومنهم محمد رشيد الجزار لتوريد اللحوم لسفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى النصف الثانى من عام ١٨٧٨ (٢٤٧) ، ولم يقتصر دور البحرية التجارية المصرية فى هذا الميناء على التعاقد فقط ، اذ أن ظروف علاقته بمصر ، واهتمام اسماعيل باشا بأمر اعادة جمركه للادارة المصرية ومكاتباته للأستانة اعتبارا من ٢١ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) ، ثم احالته

(٢٤٤) ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/٢٩/٣/١ ، دفتر قيد التحريرات الواردة ، جـ ١ ، رقم ٢ بتاريخ ١٣ محرم ١٣٩٦ هـ ، وارد للادارة من مخبز القبارى ، ص : ٣٤ .

(٢٤٥) ـ عزيزية : محفظة مكاتبات ادارية ، ملف محرم ـ ذى الحجة ١٢٨٣ هـ ، مكاتبة بتاريخ غرة را (ربيع أول) ١٢٨٣ من توكيل جدة الى مدير العموم .

(٢٤٦) دار الوثائق (خدمات ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٧/٣/١ وارد الفروع للعموم ، رقم ١٨ بتاريخ ٢٨ هـ (ذى الحجة) ١٢٩٥ هـ (ديسمبر ١٨٧٧) من توكيل جدة الى ديوان عموم وابورات البوستة الخديوية بالاسكندرية ، ص : ٥١ .

(٢٤٧) ـ : م/٢٨/٣/١ وارد الفروع للعموم وابورات البوستة الخديوية بالاسكندرية ، رقم ١١٤٨ بتاريخ ٥ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (اغسطس ١٨٧٨) وارد من توكيل السويس الى ديوان العموم بالاسكندرية ، ص : ١٧ .

للادارة المصرية فى أواسط شهر ذى الحجة ١٢٨١ هـ (مايو ١٨٦٥)(٢٤٨)، وازاء افتقاره لوجود مخابز لعمل الجراية اللازمة ، أنشأت الحكومة مخبزا به ، وقد تمت الاستعانة بوكيل الشركة العزيزية فى جدة لتدبير الخبازين لعدم وجودهم بسواكن ، وله خيار الإقامة الدائمة أو المؤقتة ولكنه يقوم بتدريب قدر كاف من العمالة (٢٤٩) ، وكان ذلك دورا مبكرا للبحرية التجارية المصرية ، سرعان ماجنت ثماره فى تزويد سفنها بالخبز اللازم فى هذا الميناء وامتد بعد ذلك الى اللجوم وغيرها .

وكما هو ملاحظ ان هذه التعاقدات كانت تتم عن كل ستة أشهر ، وقد فوض الوكلاء فى اجرائها وفى ضوء اخطارهم ديوان العموم .

أما الشق الثانى الذى كان تتم من خلاله تدبير التعيينات ، فقد كانت الادارة تتركه برمته لحساب متعهدين نظير محاسبتهم بأسعار يتم الاتفاق عليها لكل صنف ، وكان دور المتعهد فى هذه الحالة لا يقتصر على تقديم المأكولات والمشروبات لطاقم السفينة فقط ، وانما للركاب أيضا ، وكانت مدة التعاقد تمتد لبضع سنوات ، حيث كان المتعهد على درجة كبيرة من الامكانات تؤهله لتشغيل طاقم خدمة بكل سفينة ، ولذا نلاحظ أن غالبيتهم كانوا من الأجانب ، ففى الشركة المجيدية منذ تأسيسها كان الخواجة اسكوفيه الذى كان قد تم التعاقد معه بمعرفة الخواجة ادوارد ديرفيو ، واضطرت الادارة المصرية (عبد الرحمن رشدى بك) الى اعادة النظر فى تعاقده فى منتصف ١٨٦٠ نتيجة وجود شكاوى للعاملين فى سفن البحر الأحمر من مأكولاته ، وكذلك لمغالاته فى الأسعار التى يحاسب بها الشركة عما هو موجود بالسوق المحلى (٢٥٠) ، ولذلك عرضت الشركة دفع ٢٠ عشرين ألف فرنك مقابل انهاء التعاقد الذى كان تاريخ انتهائه

---

(٢٤٨) فى ١٩ رمضان ١٢٦٢ هـ (١٢ سبتمبر ١٨٤٦) أحيلت ادارة جمركى سواكن ومصوع الى محمد على وأحال أمر ادارتها الى مديرية التاكة ، وفى عهد عباس الأول أعيدت لايالة جدة فى ١٢٦٥ هـ (١٨٤٩) الى ان كان فرمان احالتهما للادارة المصرية فى عهد اسماعيل باشا : للمزيد د. شوقى الجمل : سياسة مصر فى البحر الأحمر ، ص ص : ٤٠ - ٥٢ .

(٢٤٩) سعد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٢ ، ١٣٣ .

(٢٥٠) تورد الوثيقة نماذج لمغالاته ، الجوز حسابه ٤ س ١ فرنك لكل كيلو جرام بينما فى السوق ثمن الاقة خمسة قروش أى ٩٦ س ، العدس ٨٠ س وثمن الاقة فى السوق ١٢ بارة ١ قرش أى ١٩ س لكل كيلو جرام ، الخل ثمنه ٧٥ س وفى السوق ٣ قروش الاقة اى ٤٥ س كل لبرة ، الزيتون الاسود ١ فرنك الكيلو ، وفى السوق ٥ ص أى ٦٩ س الكيلو جرام .

دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة قلم ادارة المدير ، وثيقة بتاريخ ١٧ يونيو ١٨٦٠ من مدير المجيدية الى الخواجة اسكوفيه ، ص ١٣٠ .

فى آخر سبتمبر ١٨٦٠ ، لكنه طلب ٣٥ ألف فرنك ولكنهـا لم توافق وانما اشترطت عليه أن لأفراد الطاقم حق الشراء من أية مصادر أخرى ، وهو الذى يدفع الأثمان وان لم يتم ذلك يصير اقتطاعه من حسابه ، كما أنه عند حضور كل سفينة الى السويس يتوجه منـدوب من الشركة بمرافقة طبيب لمعاينة الأصناف والتفتيش عليهـا ، وفى النهـاية أنذرته بعدم تحملها أية متبقيات بعد انتهاء التعاقد (٢٥١) ، ثم قررت بعد ذلك صرف بدل تعيين نقدى لأفراد الطاقم (٢٥٢) ٠

ومع بداية تأسيس « الشركة المصرية فى سـيـاحة السـفن البخارية » ، صـدرت التعليمات الى حافظ باشـا ناظر البحرية فى ٢٩ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) لعمل الشروط اللازمة مع الخواجة اسبريان لتقـديم الأطعمـة والمشروبات بسفن الشركة المذكورة المزمع تسييرها (٢٥٣) ٠

وكما هو معلوم فان الشركة المصرية لم تزد عن العـام الا قليلا ، ثم أصبحت العزيزية ، ومع هذه الشركة كان تعاقد الخواجة فرانسـوا فورتونى ، ثم الخواجة يوسف بنتالينى ، وقد استمرت تعاقدات ثانيهما لفترات أطول نسـبيا ، وذلك منذ ٥ رمضـان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) (٢٥٤) حتى ١٩ محرم ١٢٨٧ هـ (أبريل ١٨٧٠) وخلفـه الخواجة جون روس من بيت دوهرتى وشركاه (٢٥٥) ٠

أما عن الشروط التى كان يتم توقيعها بين الشركة وهؤلاء المتعهدين، فقد كانت تتكون من ثلاثة عشر بندا ، ينص الأول على المدة المتفق عليها والاخطار بالتجديد قبل انتهائها ثم اذا حدثت مخالفـات فيتم الحكم فيها بمعرفة مجلس تجار الاسكندرية بدون اللجوء الى جهات أجنبية ٠

---

(٢٥١) المصدر نفسه ٠

(٢٥٢) نفسه : رقم ١٩ فى ١٤ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٦ هـ (يولية ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص ص : ٢٣ ، ٢٤ ٠

(٢٥٣) دار الوثائق (ديوان معية تركى) : محفظة تراجم وملخصات دفاتر ، ترجمة أمر صادر الى قوماندان البحرية حافظ باشا بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٧٩ هـ ، مقيد بالدفتر نمرة ٥٢٦ ص ٦٣ قسم ثانى ، عن محفظة ١٠٢ ملف ١٢ ٠

(٢٥٤) ـ (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢٥ رمضان ١٢٨٢ هـ ، عقد شروط موقع بين الخواجة يوسف بنتاليني وحسين شنيرين ناظر عموم العزيزية خاص بتعهد بنتالينى ماكولات ومشروبات السفن بالبحرين ٠

(٢٥٥) ـ : محفظة مكاتبات ادارية ٦٧ ـ ١٨٨٤ ، مكاتبة رقم ٤٥٢/مضبطة ٦٨ بتاريخ ١٩ محرم ١٢٨٧ هـ/٢٠ أبريل ١٨٧٠ من صفر وكيل مجلس ادارة القومبانية العزيزية الى الخواجة روس متعهد لوكاندات وابورات الانجرارية سابقا ٠

وفى هذه الحالة تسلم الشركة جميع الأوانى والأدوات اللازمة الى المتعهدين لزوم كل سفينة بموجب قائمة جرد ، ويضيف البند الثالث انه يقوم السوارى والخواجة بكل سفينة بالتتميم على تلك الأوانى والأدوات كل أربعة أشهر وتحديد التلفيات وغيرها ثم ينبه الرابع على المتعهد بالمحافظة والصيانة ، اما الخامس فينص على احضاره أفراد الخدمة أحدهم لوكاندجى ، والثانى عشبى أول ، والثالث عشبى ثان ، والرابع سفرجى والخامس سفرجى ثان وماهياتهم على الشركة وتزاد اعدادهم بالسفن الكبار ، ويكونون تحت اشراف ومتابعة السوارى والمفردات والخوجه ، وللسوارى حق طرد غير اللائق منهم وطلب بديل عنه من المتعهد ، ولا يغير المتعهد أحدهم الا بمعرفة السوارى ، ثم تنظم بقية البنود ما يتصل بالوجبات ، ونظم ترتيب درجات جلوس المستخدمين ثم كيفية المحاسبة المالية (٢٥٦) .

أما اذا تركنا هاتين الطريقتين فى تدبير التعيينات ، نجد انه لم يكن عدا ذلك سوى تدبير أفراد الطاقم مأكولاتهم ومشروباتهم بأنفسهم ، وفى هذه الحالة كان يصرف لهم البديل النقدى الذى يتم اضافته للمرتب ، وفى بعض الأحيان كانت تصرف لهم نقود اضافية ، وذلك اذا حدث غلو للأسعار بعد اقرار نسبة البدل .

ولما كانت السفن مجهزة بالأماكن والأدوات اللازمة للأطعمة والمشروبات من تخزين وتجهيز وبعض أفراد الخدمة ، من ثم كانت كل فئة تقرر ما تراه مناسبا لتدبير احتياجاتها ، وقد كان ذلك اما بصورة انفرادية أو جماعية ، وقد جاءت اشارات فى بعض الوثائق ، تفيد تجميع أثمان مأكولات المستخدمين الأنفار لدى مفردات السفينة ، مما يوضح انه كان يتم بمعرفته الاشراف على تدبير احتياجاتهم ، بيد ان الاشارات ذاتها تكشف عن تدبير الضباط بمعزل عنهم لمأكولاتهم وكذلك السوارى ، وفى ضوء هذا الاشراف من المفردات (نائب السوارى) كانت صفته أمينا وليس شريكا لأنه كان ضمن الضباط ، فاذا حدث اخلال منه بهذه الصفة (الأمانة) استحق العقاب ، من ذلك ما حدث مع محمد ذهنى مفردات وابور سواكن الذى أخذ جانبا من الزيت والمسلى الخاص بالمستخدمين الأنفار لاعداد مأكولاته التى أكل منها ومعه الضباط بدون علمهم ، فتم احالته الى مجلس تأديب البحرية الذى اتخذ قرارا بنقله الى سفينة أخرى مع تنزيل رتبته لمدة عام ، وخصم قيمة الأصناف من مستحقاته ، لاعتبارهم

---

(٢٥٦) - : محفظة الوابورات ٦٥ - ١٨٦٧ وثيقة بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ ، عقد شروط بين الخواجة بنتالينى وحسين شيرين ناظر عموم العزيزية .

ذلك من قبيـــل الدناءة وليست السرقة ، ولكن لما عرضت الأوراق على الخديوى اسـماعيل باشا للتصـــديق النهائى ، أشر على قرار مجلس البحرية بما نصه « بما أن المفـردات المذكور ارتكب الخيـــانة فى هذه الحادثة ، فلا يكتفى فى حقه بالحكم المذكور ٠٠ بل يصير رفته وطرده من خدامات الميرى ، وتعطى له رفتية بتوضيح جنحته » (٢٥٧) ٠

ومن هذا العرض يتضح أن ادارة البحرية التجارية المصرية كانت تولى مسألة التعيينات جل اهتمامها وفى مختلف الظروف ، بما يضمن العمل على توفيرها أو بديلها النقدى ، وبما يضمن استقرار عمل أفراد الطاقم ٠

عاشرا : الميـــاه :

لم تغفل الادارة عن تدبير مصادر لامداد السفن بما تحتاجه من مياه ، ومن الوثائق القليلة التى أشارت لهذا الموضوع يتضح انه كان يتم تدبير ذلك عن طريق التعاقد مع موردين وهؤلاء كانوا اما من الأهالى أو مصالح حكومية ، فبالنسبة للأهالى كان يتم الاتفاق مع « سقائين » حسب حمولة الجمل » (*) ، وذلك حسبما تشير مكاتبـــة من توكيل السويس بتاريخ ٥ جا (جمادى ثان) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) الى أنه « تم الاتفاق مع شخص يدعى حميدة السقا على تزويد طواقم الوابورات وديوان التوكيل مقابل ٥ قروش لكل جمل ، ارتفعت بعدئذ الى ٦ قروش » (٢٥٨) ٠

أما بالنسبة للمصالح الحكومية ، فانه يرجح التعامل معهـــا بعد انشاء مشروعاتها ، وفى ذات الوقت لعدم امكانية الأهالى تدبير الاحتياجات بالسرعة المطلوبة، حيث تم التزود بالميـاه من طلمبـات مصلحة السـكة الحديد (٢٥٩) ، وقد كانت تتم المحاسبة على أساس الرطل ، حيث بلغ

---

(٢٥٧) دار الوثائق القومية (محافظ الابحاث) : محفظة ٢٢ وقائع مصرية ، ملف وابورات ، صورة الأمر الكريم نمرة ٣ بتاريخ ٢٣ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) الصادر من الروضة للقومبانية العزيزية عن دفتر ١٩١٥ اوامر كريمة ، ص : ٢٣ ٠

(*) يختلف الحمل تبعا لأصناف الحمولات ومواضع السير ، وهو تقريبا نحو ٦٠٠ رطل بمتوسط ١٨٠ أقة ، بينما حمل الطحين ٢٠٠ رطل ، والفلفل ٥٠٠ رطل ٠

ـ فالترهنتس : مرجع سابق ، ص ص : ٢٦ ، ٢٧ :

(٢٥٨) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/١ قيد التحريرات الواردة من الفروع ، رقم ١٨ بتاريخ ٥ جا (جمادى ثان) ١٢٧٧ هـ من وكيل السويس الى مدير القومبانية المجيدية بمصر ، ص : ٢٣ ٠

(٢٥٩) ـ : سجل م/٦/٣/١ قيد التحريرات الصادرة ، نمرة ٥٧ بتاريخ ١١ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٧ هـ ، ١٢٧٧ هـ ، من مدير المجيدية الى ناظر المالية عن مطلوبات أثمان مياه لمصلحة المرور والسكة ، ص : ٤٠٢ ٠

: ـ سجل م/٦/١/٩ قيد التحريرات الصادرة قلم المدير ، نمرة ٥٧ تاريخه من المدير الى ناظر المالية ، ص : ١٥٩ ٠

المطلوب عن ٢٨٤٠٠ رطل مياه مبلغ ٣٩٦٠ قرشا (٢٦٠) ، وفى مكاتبة أخرى كان المطلوب لطلمبة مرور السويس ٣٠ بارة و ٤٠٩٥ قرشا قيمة أثمان ١٦٣٨٣٠ رطل مياه (٢٦١) ، وقد كانت تتم المحاسبة شهريا عن طريق المقاصة الحسابية فى ديوان المالية حسب السندات التى ترسلها كل جهة ٠

ثم نطالع فى وثائق مصلحة وابورات البوستة الخديوية اتفاقها مع مصلحة مياه الاسكندرية على التزود بالمياه نظير ١٥ قرشا يوميا ، ودفعت عن ٩٠ يوما مبلغ ١٣٥٠ قرشا (٢٦٢) ٠

وعلى الرغم من أن هذه الاشارات ليست كافية لتوضيح الصورة متكاملة ، الا أنها تعطى مؤشرا لاهتمام الادارة بتدبير المياه ، ولم يكن ذلك قاصرا على تلك التعاقدات ، وانما تعداه لانشاء صهاريج فى مقار التوكيلات الرئيسية المصرية ، وبما يضمن امداد السفن وأفراد الطاقم باحتياجاتهم :

حادى عشر : اسكان العاملين :

اذا كان العمل فى البحر يعنى السفر والبعد عن الأهل ، فليس أقل من اتخاذ الاجراءات التى من شأنها الراحة بعد العودة ونسيان عناء السفر ، اذا كان ذلك ممكنا ، وهذا ما أقدمت عليه ادارة البحرية التجارية المصرية ، وان كان ذلك لم يأت دفعة واحدة ، اذ كانت تحكمه الظروف المالية ، مثلما يرتبط بحسن ادراك الادارة أهمية ذلك ، وهو ما يتمثل فى انشاء مساكن للمستخدمين وأسرهم بالقرب من مقار أعمالهم ٠

بدأت الشركة المجيدية أولى خطواتها باستئجار للوكلاء والمديرين الأجانب (٢٦٣) ، ثم اتفقت مع الايطالى « فارستينو ايفانجيليستى » على انشاء عمارة لحسابها فى مقر التوكيل بالسويس ، ولم يتم ذلك لاستخدام المقاول المذكور مواد بناء مخالفة ، وانتهى الأمر لقضية قنصلية تدخل فيها

---

(٢٦٠) ـ سجل م/٦/٣/٣ قيد التحريرات الصادرة قلم المدير ، نمرة ٨٩ بتاريخ ٩ صفر ١٢٧٧ هـ (اغسطس ١٨٦٠) من المدير الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٣٧٩ ٠

(٢٦١) ـ سجل م/٦/١/٣ قيد التحريرات الواردة للادارة ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٦١) من توكيل السويس الى المدير عن المصرف لوابورات المجيدية من المياه ، ص : ١٠١ ٠

(٢٦٢) ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/١/٣/٢٩ قيد التحريرات الواردة من الفروع ، رقم ٣ بتاريخ ١٤ محرم ١٢٩٦ هـ (ديسمبر ١٨٧٨) من مصلحة مياه الاسكندرية الى مدير مصلحة الوابورات ، ص : ٢ ٠

(٢٦٣) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٢ قيد التحريرات الصادرة عربى ، نمرة ١١ فى ٢ر (ربيع ثانى) ١٢٧٨ هـ (أكتوبر ١٨٦١) من مدير المجيدية الى يعقوب افندى وكيل السويس ، ص : ١٧٩ ٠

القنصل العام الايطالى وديـوان الخارجيـــة فى مصر ، بعد تجاهل ايفا نجيلسنتى السبب الحقيقى فى عدم اتمامه البناء ، وانما لتظلمه من اشاعة عن سجنه بالسويس وفراره منـــه للإسكندرية ، واعتبـــاره ذلك أضر بسمعته ، وكانت قضية مثل فيها المجيدية الخواجة ادوارد ديرفيو مفوضا من مجلس الادارة ومعه أحد المحامين ولم يبت فى الأمر لتصفية الشركة الى مصلحة ميرية (٢٦٤) ، ثم أيلولة تلك الموجودات الى الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية التى تأسست فى بداية عهد اسماعيل باشا ·

ولما كانت الشركة المصرية قد منحتها الحكومة مساحات من الأراضى قدرت بنحو ٤٢٩٨٧ مترا مربعا فى السويس ، ٣٠٩٠٧ر٥ ذراعا مربعـا فى الاسكندرية (٢٦٥) ، من ثم هيأت لها تلك الأراضى امكانيـــة اقامة المنشـــآت ، فجـــاء قرار جمعية مؤسسيها بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ينص على ضرورة معاينة أراضيها بالسويس لاقامة نحو عشرين مسكنا لعائلات الضـــاط ، وكذلك بيوت صغيرة لسكنى عائلات باقى المستخدمين والبحرية ، فيما يشبه الوكالة المنتظمة ذات الدورين ، على أن تعطى لهم بالأجرة وتخصـــم من ماهيتهم ، بالاضافة الى محـلات للحجاج (*) ·

وقد كانت حيثيات قرارهم هذا ، لأن العاملين بالبحـــر الأحمر جميعهم من الاسكندرية والقاهرة وما حولها ، وحسبما ذكر القرار « عدم وجود محلات لاقامة عيالهم (أولادهم) بالقـــرب اليهم ، فضرورة يكون عندهم مشغولية بشأنهم ، فالقومبانية يلزمها اعطاء الراحة لمستخدميها ، حتى يكون منهم الاجتهـــاد وحسن الخدامة » (٢٦٦) ، وفى تعبير لاحق « حتى يكونوا دايما فى غاية الاستعداد والنشاط ·· وعدم وجود محلات لاقامة عيالهم بالقرب منهم ، ضرورة يكونوا مشوشين الخاطر من أجلهم ، ومن الوجوب ازالة ذلك عنهم ·· » (٢٦٧) ·

---

(٢٦٤) ـ : م/٦/١/٤ قيد التحريرات الصادرة عربى المدير ، مسلسل ٩ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من المدير الى محافظ السويس ، ص : ٦٨ ، ـ نمرة ٨ فى ٤ ش (شعبان) ١٢٧٨ هـ ، فبراير ١٨٦٢) من المدير الى مأمورية ضبطية مصر ، ص : ٧٣ ·

(٢٦٥) د· شوقى الجمل : سياسة مصر فى البحر الأحمر ، ص : ٢٨٥ ·

(*) سيتم تنـــاول الخاص بالركاب والحجاج فى العنصر الخاص « نقل الركاب والحجاج » فى الفصل السابع ·

(٢٦٦) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية القومبانية المصرية البند الخامس عشر ·

(٢٦٧) ـ : وثيقة رقم ٣٠ بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين قومبانية عزيزية مصرية ، البند الأول ·

وقد كانت هذه أولى الاشـارات الصريحـة لخطوات مزمع تنفيذها لسكنى عائلات العاملين بالسفن ، بيد أن القرار اقتصر فى ذلك على من هم بالبحر الأحمر فقط ، وذلك لكونهم أصلا فى أماكن بعيدة عن عائلاتهم فى القاهرة أو الاسكندرية والجهات المحيطة بهما ، وبالأحرى لم توجد نفس الأسباب بالنسبة للعاملين فى سفن البحر المتوسط ، ولذا اقتصرت المبانى بالاسكندرية على المخصص للحجاج والباشمهندس والادارة (٢٦٨) .

ولما كانت الشركة المصرية قد طورت للعزيزية بعـد نحو العام ، من ثم مضت ادارة العزيزية نحو تنفيذ وتطوير المشروعات ذاتهـا ، فاتخذت جمعيـة المؤسسين قرارا بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٨٠ هـ (مايـو ١٨٦٤) بانشاء أماكن فى مصر بالقرب من السكك الحديدية « خطى الاسكندرية والسويس » لاقامة الحجاج والأوربيين ، وتضمن القرار ذاته انشاء مقر بالآستانة وكذلك فى سائر التوكيلات تملكا أو تأجيرا ونص على أن يكون متسعا لاقامة خدمة القومبانية ، ولائقا لاقامة الواردين والمترددين »(٢٦٩)، بما يعنى أن الاهتمام شمل من يتبعون الشركة أو يتعاملون معهـا خـارج الأراضى المصرية .

وقد احتوت الوثائق على تفاصـيل بعض هذه الانشاءات التى تمت فى السويس ، ويتضح ذلك من مكاتبة حسين شيرين ناظر عموم العزيزية الى محافظ السويس بتاريخ ٢٧ جمادى آخر ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥)، التى يخطره فيها عن ضرورة تواجـد مهندس التنظيم الميرى بالسويس ، وذلك لمعاينة « أماكن المحلات فى ضوء التنظيم الجارى » ، وكان الخديوى اسماعيل باشا ، قد أصدر أمره العالى فى ١١ جا (جمادى آخر) الى ديوان الأشغال العموميـة بصرف ما يلزم للشركة من الأحجار والجير بعد دفع الأثمان ، حيث أدى عدم توافر تلك الأصناف الى تأخر التنفيذ وقد تابع الاجراءات بعد ذلك كل من باشمهندس عموم العزيزية بالتعاون مع مهندس الميرى المذكور (٢٧٠) ، وقد جاء ذكر تفاصيل الأماكن التى يتم تنفيذها بأنها « عشرين عشة ، ومنزلين أحدهما لسكن السواريات والمفردات ،

---

(٢٦٨) دار الوثائق (خدمات – عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ٣٤ بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) قرار جمعية مؤسسين قومبانية عزيزية مصرية .

(٢٦٩) ـــ : وثيقة نمرة ٣٠ ، قرار جمعية مؤسسين قومبانية عزيزية مصرية ، تاريخه ، البندان الأول والثانى .

(٢٧٠) ـــ : محفظة تراجم دفاتر ١٢٨٢ هـ ، وثيقة بتاريخ غاية جمادى آخر ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) ، أمر سعادة ناظر عموم قومبانية عزيزية مصرية .

والثاني لسكن اليوزباشة والملازم » (٢٧١) ، وفي ٨ ربيع أول ١٢٨٥ (يونيــــة ١٨٦٨) تضمن كشف المبـاني التي تم تنفيذها باشراف « سليمان علي » مهندس التنظيم بالسويس البيانات التالية (٢٧٢) :

عـدد

١ « منزل صار بناه أعلى ديوان التوكيل بالسويس لزوم سكن الوكيل .. ينتهي الى شط البحر الأحمر وأمامه ســكة الحديد المارة من السويس الى مصر .

٢ عن منزلين صار بناهما لزوم سكنة القباطين (السورايات والمفردات) بمربع نمرة ٣٠ بالسويس .

ـ عشش العساكر البحرية بمربع نمرة ٤٦ بالسويس » .

ولم توضـح الوثائق القليلة نظم العلاقة بين البحرية التجـارية ومستخدميها في هذا الشأن ، ســوى أن أجرتها تخصم من ماهياتهم ، وكانت هذه الأجرة لكل منزل خاص بالضباط « خمسة بنتو » (٢٧٣) ، وذلك حسب قرار مجلس الادارة بتاريـخ ٢٤ القعدة ١٢٨٤ هـ (فبراير ١٨٦٨) ، وبذلك أرست البحرية التجارية المصرية اطارا جديدا في حسن الاهتمام بالعاملين في السفن ، وهو الذى استمر فيما بعد ، حيث آلت هذه المنشآت بأكملها لمصلحة وابورات البوستة الخديوية .

يتضح من هذا العرض أن ادارة البحرية التجارية المصرية قد أولت ادارة السفن أهمية خاصة باعتبارها الركيزة الأساســية في النشاط ، ولذا اهتمت بتوفير احتياجات ادارة السفن من كافة العناصر المؤهلة لذلك، من المصريين والأجانب مع حرصها على ان تكون الغالبية مـن العناصر المحلية تمشيا مع مصرية النشاط ، وأن تكون السفن جهازا لاعداد الكوادر المحلية التى تكتسب الخبرات الملاحية بدلا من الأجانب مع اهتمام خاص بتدريب تلامذة المدرسة البحرية وخاصة في عهد اسماعيل باشا .

---

(٢٧١) ـ : محفظة مكاتبات ادارية مايو ٦٦ ـ مايو ١٨٦٧ ، مكاتبة بتاريخ غاية القعدة ١٢٨٢ هـ (أبريل ١٨٦٦) ، من مدير عموم القومبانية الى معاون القومبانية بالسويس .

(٢٧٢) ـ : محفظة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ ـ أبريل ١٨٦٩ ، وثيقة بتاريخ ٨ ربيع أول ١٢٨٥ هـ (٣٠ يونية ١٨٦٨) كشف محرر من سليمان أفندى مهندس تنظيم السويس عما تم انشائه .

(٢٧٣) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، ملف ١٢٨٤ هـ ، صورة قرار مجلس ادارة بتاريخ الأربعاء ٢٤ القعدة ١٢٨٤ هـ (مارس ١٨٦٨) باعتماد محمد شريف بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٥ هـ .

ومن أجل استقرار العمل فى السفن كان الاهتمام بشئون الأفراد من حيث زيادة أجورهم وبدلاتهم ومكافآتهم فى حالات تحقيق الربح حتى أصبح ما يتقاضاه مستخدموها يزيد عن أقرانهم بالسفن الأجنبية ، كما اهتمت بنظم منحهم الأجازات وانتقالاتهم بالسكك الحديدية ، مثلما اهتمت بأمور رعايتهم الصحية وتغذيتهم بالمأكل والمشرب والمسكن والملبس ، والعمل على منحهم الترقيات ، وقد تحقق ذلك من خلال وجود نظام دقيق يحكم العلاقة بين الادارة العمومية فى البر وبين السفينة فى عرض البحر ، عن طريق ايجاد التخصص الوظيفى فيما بين أفراد الطاقم ، وفى اطار الخضوع للقوانين العثمانية والأوامر البحرية والتعليمات التى تصدرها

وفى مقابل الميزات التى أوجدتها الادارة لمن يعمل بالسفن التجارية ، كانت هناك العقوبات للمخالفين والتى كانت تصل الى انهاء الخدمة (الرفت) ، على أن هذه العقوبات كان يراعى فيها توفير كافة الظروف التى تكفل العدالة ، فلم يكن ينفرد بها شخص معين ، وانما كان قادة السفن ذوو الخبرة هم أعضاء مجلس البحرية ، وكان يصعد الأمر فى الحالات القصوى الى الخديوى ، ومن ذلك جميعه يتضح أن نظم ادارة السفن كانت تتميز الى حد كبير بالانضباط ، وكان للاهتمام الادارى بشئون الأفراد أثره الكبير فى استقرار العمل بالسفن باستثناء بعض فترات تاريخية من عمر الشركة المجيدية ، ولكن ظلت الحقيقة الباقية هى الاقبال الشديد على العمل بالسفن التجارية ، وظلت السفن ذاتها تؤدى العمل بكفاءة حتى نهاية فترة البحث .

الفصـــل الخامس

سفن البحرية التجارية المصرية وتطورها

اولا : السفن البخارية

ثانيا : السفن الأخرى (غير البخارية)

ثالثا : السفن تاريخيا فى ظروف الاصلاحات والشراء

لما كانت السفن تعتبر المحور الرئيسي الذي ترتكز عليه أهم مقومات النشاط البحري ، حيث يترجم وجودها الواقع العملي الملموس للبحرية التجارية ، من ثم ينبغي مناقشة الاجراءات التي تمت لتكوين أسطول تجاري مصري ازاء تدبير وحداته واحتياجاتها ، بالاضافة الى ذلك تبدو أهمية مناقشة السفن ذاتها من حيث أنواعها ومسمياتها وتجهيزاتها ودلالة ذلك سواء في التعامل مع التراث الحضاري أو في التواصل مع التطور العالمي ٠

أولا : السفن التجارية

أولا : مدخل :

تعتبر السفينة ركيزة النشاط البحري عامة ، غير أن اللفظ « سفينة Ship » ذو دلالة عامة ويحتاج الى مناقشة ، وذلك لكثرة المرادفات التي وردت بشأنه ممن عنوا بها في مختلف التخصصات بالاضافة الى تعدد أنواعها بمواصفاتها ومسمياتها (*) التي تتأثر بعامل الاندثار في بعض جوانبها ، ثم التحديث بفعل التطور في جوانب أخرى ٠

لذلك فمن الضروري تناول معالم هذه الجوانب ، للوقوف على ما ورد بشأنها في وثائق الدراسة ، فالسفينة أصلا معنى لمدلول اللفظ ، ويذكر البعض أنها كلمة شائعة مشتقة من اللفظ العربي « سفن الشيء » أي « قشره » ، والسفينة لأنها تسفن وجه الماء أي تقشره ، بينما يرى فرانكل Fraenkel أنها مأخوذة عن الآرامية ، ويرى كندرمان Kinderman أن الكلمة تعني سفن النقل على وجه الخصوص ، وأن كلمة Sapânu تعني يغطي ، وتدل على المعنى الأصلي للكلمة ، وهو مركب ذو سطح (١) ، ومن مرادفات السفينة « الجارية » على الماء ، « البحرية » نسبة للبحر ، والسابحة أي تسبح ، والفلك وغيرها ٠

وكما هو واضح فان هذه التعريفات لا يترتب عليها ثمة خلاف جوهري في أن السفينة لفظ عام ، لا تحكمه خصوصيات لغوية ، وهذا

(★) راجع ملحق رقم (٤) أسماء السفن ٠

(١) ـ درويش النخيلي : مرجع سابق ، ص : ٦٥ ، ـ د٠ محمد علي فهمي : البحرية الاسلامية في شرق البحر المتوسط من القرن السابع الى العاشر الميلادي ، تاريخ البحرية (جامعة الاسكندرية) ، ص ، ص : ٢٦٩ ، ٣٩٩ ٠

التعريف لم يضف له القانون التجارى البحرى تمييزا جوهريا سوى أن يكون مالكو جميع السفن أو بعضها ، التى تحمـــل العلم العثمانى ، من رعايا الدولة العلية (٢) ، وفى موضع آخر أشير الى أن السفن التجارية وغيرها من « المراكب البحرية » (٣) ، وحتى هذه الاشارة لم تضف معنى آخر لنفس العمومية ، فهى التى تركب فى البحر ، وهذا المعنى يختلف بطبيعة الحال عن المركب كلفظ مجرد لأحد أنـواع السفن ، وفى صيغة المفرد وجمعه « مراكب » ٠

ولعل هذه التداخلات هى التى دفعت بحاث القانون الى محـــاولة التوصل لتعريف محدد للسفينة عامة ، والتجارية على وجه الخصوص ، اذ كانت توجد مبررات لذلك فى مقدمتها ، أن أغلب التشريعـات أفردت للسفينة نظاما قانونيا خاصا ، لما لها من شخصية متميزة تجعل لها الحق فى التمتع بجنسية الدولة ، ولأنواعها من الصفات التى تميز كل منها عن الأخرى ، كما توجد أطر تنظم ملكيتها وتبعية نشاطها (٤) ٠

وفى هذا الصدد ، فانه حسبما يذكر البعض « ٠٠ كان يقصـــد بتعبير السفينة فى الأصل المنشأة التى تقوم بالملاحة أيا كان طبيعتها ٠٠ بحرية أم نهرية » (٥) ، ولما كان هذا القول لا يحدد كنه المستخدمة للملاحة البحـــرية ، من ثم كان الاعتمـــاد على ما ورد فى المادة الأولى من مشروع القانون البحرى (اللاحق) التى نصت على أن السفينة هى « كل منشـأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية عادة ســـواء أكانت هذه الملاحة بقصد الكسب أم لا » (٦) ، وعلى هذا الأســاس تكاد تتفق التعريفـــات القانونية على أنها « كل منشأة عائمـــة صالحة للملاحة فى البحـــر ، ومخصصة لها فعلا على وجه الاعتياد » ٠

---

(٢) نص المادة الأولى من القانون « لا يجوز ان يكون مالكا لجميع سفينة رافعة للعلم العثمانى ولا لبعضها ، ولا أن يكون عضوا من اى شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور ، الا من كان من رعايا الدولة العثمانية العلية » ٠

ـ قانون التجارة البحرى ، ط ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥) ، ص : ٢ ٠

ـ فيليب جلاب : مرجع سابق ، جـ ٣ الاسكندرية ١٨٩١ ، ص : ٧٦ ٠

(٣) المصدر نفسه والصفحة ٠

(٤) وزارة النقل البحرى : مرجع ، سابق ، ص : ٧ ٠

(٥) د٠ أميرة صدقى : مرجع سابق ، ص : ٤٢ ٠

(٦) المرجع نفسه ، ص ـ ص : ٤٢ ـ ٤٥ ، ـ د٠ محمد طلعت الغنيمى : دراسات فى قانون البحر ١٩٥٦/١ ، ص ـ ص ١٦ ـ ٢٦ ٠

ـ د٠ محمود سمير الشرقاوى : مرجع سابق ، ص ص : ٤٦ ، ٤٧ ، ـ وزارة النقل البحرى : المرجع السابق ، ص ص : ٧ ، ٨ ٠

أما بالنسبة لتمييز سفن البحرية التجارية عن الأخريات ، فقد قرن البعض السفن بماهية الملاحة ذاتها ، فأشار الى السفن فى هذه الحالة ، بأنها المخصصة للاستغلال التجارى ، أى التى تقوم بنقـــل البضـــائع أو المسافرين (٧) ٠

واذا كان هذا العرض قد أبـرز المفهوم العـــام للسفينة Ship وانتهى الى تحـديد السفن التجـــارية The Mercantile marine أو المخصصة للتجارة البحرية The Merchant maritime shiping التى تعتبر ركائز الأسطول البحرى التجارى Commercial Maritime Fleet ، ، الا أن وثائق البحرية التجارية المصرية فى الفترة من ١٨٥٤ الى ١٨٧٩ ، كانت تشـــير تحديدا لسفنها البحـرية « بالوابـور Vapour » (*) تعبيرا عن الباخـــرة التجـــارية Merchant steamer » (٨) ، وتمييزا للتطور الذى طرأ على صناعة السفن بعد استخدام البخار فى تسييرها ابان القرن التاسع ، ولكن مع ملاحظة أن الوابور Vapour كان يعمل أحيانا لجر وحدات أخرى فى النيل ، على عكس السفن البخارية التى تعمل كوحدة متكاملة فى البحر وبها بعض الملحقات الخفيفة لخدمتها ، وعلى هذا الأساس بدت الوابورات والبواخر التجارية هى السفن الأساسية فى الملاحة البحرية والنيلية ، ومن ثم اذا أريد تقويم تطور الأسطول التجارى ، فان أساس التقويم يعتمد على رصد أعدادها وتطور امكانياتها الملاحية ٠

ثانيا : تطور اعداد السفن البخارية « التطور الكمى » :

(أ) السفن البخارية التجارية :

كان استخدام البخار فى تسيير السفن من أهم المعطيات الحضارية فى عالم الملاحة ابان القرن التاسع عشر ، وقد ثبت تواصل مصر مع ذلك التطور العالمى ، وذلك منذ عهد محمـــد على حين أوصى بتصنيع السفينة البخارية « النيل » فى انجلترا عام ١٨٣٣ بمبلغ ١٫٣٠٠٫٠٠٠ فرنك (٩)،

---

(٧) د٠ نجيب بكير : مرجع سابق : ص : ٢٤٩ ٠

(★) يسمى وابور ، بابور ، ويجمع وابورات ، بوابير ، تقابله بالفرنسية Vapour الانجليزية Vapeur ، والاسبانية Vapor ، ويقوله العراقيون وابور Wabur بينما الباخرة هى التسمية العربية المقابلة له ٠

— درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص : ٩٠ ٠

(٨) حول المفردات والمصطلحات ، أحمد كمال الطوبجى : الانفتاح ، ص ـ ص : ٢٨٥ ـ ٢٩٨ ٠

(٩) د٠ محمد فؤاد شكرى ، عبد المقصود عنانى ، سيد محمد خليل : بناء دولة مصر محمد على ، مطبعة لجنة التاليف والنشر والترجمة ، القاهرة ١٩٤٨ ، ص : ١٤٣ ٠

وقد أعقبها تدشين سفن أخرى تمُ تصنيعها فى فرنســـا ، تسكانيـــا النمسا ، جنوة ، ثم البندقية (١٠) ، فضلا عن المركبات البحرية التى تم انشاؤها فى ترسانة الاسـكندرية ، غير أن هذا التواصـــل قد أصيب بانتكاسة في عهد عباس الأول ، اذ اقتصرت الملاحة التجارية فى عهده على بضعة سفن خاصة بالباشا والدائرة الالهامية (الهامى باشا) (١١) ، ومن ثم أصبح عبء النهوض بالبحرية التجارية المصرية منذ عهـــد سعيد باشا ، يمثل تحديا حضاريا يحقق غايتين ، أولاهما تهدف الى التغلب على الانتكاسة السابقة ، وبما يحقق تواصلا مع النهضة فى عهد محمد على ، ثانيا : تحقيق التواصل مع التطور العالمى ، وليس من سبيل لقياس ذلك سوى رصد تطور الاعداد المستخدمة من السفن البخـارية فى الأسطول التجارى المصرى ، باعتبار أنها تمثل أحدث ما وصل اليه التطور فى عالم الملاحة ، وأثر ذلك فى اعتبارها ذات سرعات أكثر ، وحمولات أكبر ، كذلك قدرتها على جر وحدات ملاحية أخرى ، وهذا يوضحه العرض التالى :

أولا : في عهد سعيد باشا :

يرتبط تاريخ استخدام السفن البخارية فى الاغراض التجارية فى عهد سعيد باشا ، بتلك الفترة التى تسبق قيام الشركة المجيدية ، والتى وجدت ابانها بعض الاشارات لشركة أخرى وليدة دعيت بواخر السويس تارة ، ووابورات البحر الأحمر تارة أخرى ، ورجح أنها كانت نواة للشركة المجيدية حيث برز آنئذ اتجاه الباشا للنهوض بالبحرية التجارية ، ومن ثم اقترنت بتلك الفترة اشارات تفيد اصداره الأوامر الى حافظ خليل ناظر البحرية ١٢٧٣ هـ (١٨٥٦) بابتياع سفن متنوعة كانت التجارية منها أربعة بواخر سميت بعد شرائها ــ على حد قول سرهنك « الحجاز ، نجد ، قبارى ، جده » ، وجعلت للبحر الأحمر ، كما جعلت بواخر « الجعفرية ــ السعيدية ــ التمساح » للبحر المتوســـط ، وأنه لما صدر فرمان سلطانى بانشاء الشركة المجيدية ، استخدم سعيد باشا جميع بواخر البحرين(١٢).

ويدعم القول باسبقية شراء تلك السفن ثم أيلولتها بعـــد ذلك من الحكومة المجيـدية ، ما يورده أمين سامي عن ابتياع المجيـدية أربع سفن نقالة بناء على اردة سنية صدرت عام ١٨٥٧ ، ولكنه أورد أسماءها على

---

(١٠) د. محمد فؤاد شكرى وآخرون : مرجع سابق ص ــ ص : ١٣٥ ــ ١٣٧ ، د. محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص ص : ٦١٥ ، ٦١٦ .

(١١) دار الوثائق (ديوان معية ــ ملخصات محافظ) : محفظة ٢٢ ترجمة وثيقة تركية رقم ١٣٥ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٢٧٥ هـ من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المعية .

(١٢) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، مج ٢ ، ص : ٢٧٣ .

شلن فرنك

خلاف ما أورده سرهنك ، فهى « سوارين بمبلغ ١٠ ١٩١٧٩ ، ثم سعيد، تمساح سويس ، باجمالى ٢٫٠٢٥٫٠٠٠ فرنك » (١٣) ، غير انه وجد أمر كريم صـــدر محددا للثـلاث سفن الأخـيرة فقط ، ولم يشر للسـفينة « سوارين » ، وذلك حين طلب الباشـــا فى ٣ جمـادى ثانى ١٢٧٤ هـ (يناير ١٨٥٨) استحضار الثلاث وابورات السابق شراؤهم من مرسيليا على ذلك الشركة المجيدية ، وفى موضع آخر كان ضمنهم وابور السويس ،

شلن فرنـك

الذى أخذته الشركة من الحكومة بمبلغ ٢٣ ٦٦٥٨٠٤ (١٤) ٠

فاذا كانت هذه النصوص ، تدعم القول بوجود اتجاه ملاحى نشط من الباشا يسبق الشركة المجيدية وتؤكد شراء هذه الشركة السفن البخارية من الحكومة ، الا انها تثير فى نفس الوقت عدة ملاحظات :

فبالنسـبة للسفن التى وجـدت فى المجيـدية ، حسبما جـاء فى فى الوثائق ، كانت سفن البحر الأحمر الأربعة هى الحجاز ، نجد ، قبارى، جده ، وهذه استمرت فيما بعد فى مصلحة الوابورات الميرية بعـد تصفية المجيدية ، ثم تم بيعها (اعطائها) الى الشركة المصرية بموجب تصديق اسماعيل باشا على لائحتها ، حيث نص البند العاشر على اعطاء هذه السفن للشركة بالاضافة الى سفينتى الجعفرية والنيـل ، وتدفع الأثمـــان على أقساط لمدة عشرة أعوام بدون فوائد (١٥) ٠

أما سفن المجيـدية فى البحـر المتوسـط ، فقد وجـدت بهـا بعض الاختلافات بين ما أورده سرهنك بقوله ثلاث سفن هى سعيد أو السعيدية، التمساح ، ثم الجعفرية ، بينما ذكر أمين سامى سعيد ، التمساح وسويس، وأخرى تدعى « سوارين » ثم أغفل الاشـارة للجعفرية ، أما الاشارات الوثائقية ، فقد وردت بها نصوص صريحة للوابورات الثلاث ســعيد ، تمساح ، سويس ، وان كان قد تم ايقاف سير الاثنين الأولين ، نظـــرا لارسالهما الى مرسيليا للاصلاح(١٦) ، ثم صــدر الأمر بايقاف الرحـلات البحرية فى البحر المتوسط (بحر الروم) وتم ارجـاع هذين الوابورين

---

(١٣) أمين سامى : مرجع سابق ، مج اول من ج ثالث ، ص ص : ٢٣٦ ، ٢٣٧ ٠

(١٤) دار الوثائق (ديوان معية) : دفتر ١٨٨٩ أوامر ، رقم ٣٦ بتاريخ ٣ جمادى الثانى ١٢٧٤ هـ (يناير ١٨٥٨). أمر كريم الى ارتين بك ، ص : ٩٦ ٠

(١٥) ـ (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ قيد التحريرات الصادرة عربى افرنكى الادارة بتاريخ ٣ شعبان ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من مدير القومبانية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٧٦ ٠

(١٦) المصدر نفسه ٠

للحكومة حسب رأى الجمعية العمومية فى ٣٠ ابريل ١٨٦٠ والموافقة الخديوية ، ومن ثم استلمت الحكومة احدهما « سعيد » الذى كان يعمل بعد اصلاحه ، بينما ظل وابور تمساح فى مرسيليا بسبب دعوة قضائية نتيجة الخلاف على مصروفات الاصلاح مع الوكلاء الفرنسيين (١٧) ٠

أما بالنسبة للوابور الثالث « سويس » فقد أشير الى أنه كان ضمن الثلاثة وابورات المشتراه ، وأخذته الشركة وكان ثمنه ٣ شلن ٦٦٥٨٠٤ فرنك ، ولكنه غرق بعد تشغيله باجمالى حمولته فى ميناء يافا (١٨) ، قبل صدور الأوامر بايقاف عمل السفن بالبحر المتوسط ، ومن ثم لم يرد ذكره ضمن أمر الايقاف ، الذى أشار تحديدا الى السفن العاملة بذلك البحر وهى وابورى سعيد ، تمساح (١٩) ، ولعل الأمر ذاته بصيغته الجازمة ، يرجح عدم استخدام المجيدية للسفينة الجعفرية لسبب بسيط ، هو ان هذه السفينة كانت موجودة بالفعل فى مصر منذ عهد محمد على ، حيث تم انشاؤها فى « ليفورن » ودشنت كفرقاطة حربية فى الأصل عام ١٢٤٠ هـ (١٨٢٤) ، ثم تعرضت لحريق ، وهى راسية أمام هويس المحمودية بالاسكندرية عام ١٨٣٣ (٢٠) ، ويبدو ان هذا الحريق قد أثر على كفاءتها ، وبعد أن قامت الحكومة باصلاحها ، فقد استخدمتها فى أغرض النقل الحربى ، وقد وافق الخديوى اسماعيل باشا على اعطائها فى بداية عهده للشركة المصرية ، ويبدو أن الأمر اختلط لدى سرهنك فقرنها بالمجيدية بدلا من الحكومة أو الدونتما ، وخاصة ان أمر ايقاف سفن المجيدية بالبحر المتوسط لم يشر لها ، وكذلك لم يرد ذكرها عند تدوير بعض سفن البحر الأحمر للرسو بالبحر المتوسط ، ويرجح تأديتها بعض مهام النقل الحربى ، وهو ما أشار له الدكتور أحمد عبد المنصف حين أوردها ضمن السفن الحربية الخفيفة وسفن النقل فى الأسطول الحربى (٢١) ٠

---

(١٧) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ قيد التحرير الصادرة عربى أفرنكى الادارة نمرة ٤٠ بتاريخ ٦ ش (شعبان) ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من مدير القومبانية الى ناظر المالية ، ص : ٣٤ ، ـ سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة رقم ٤٠ تاريخه ، من المدير الى ناظر المالية ، ص : ٢٢٤ ٠

(١٨) ـ : سجل م/٦/٣/١ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى الادارة ، بتاريخ ٣ (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) من المدير الى ناظر المالية ، ص : ٧٦ ٠

(١٩) ـ : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة ، بتاريخ ١٦ ع (جمادى أول) ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) ، من المدير الى سعادة ناظر المالية ، ص ٢٠٦ ٠

(٢٠) د٠ محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦٥٧ ٠

(٢١) د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ص : ٦٨٠ ، ٦٨١ ٠

أما بالنسبة للوابور سوادرين الذى ذكره أمين سامى ، فهذا على الرغم من عدم ورود اشارة صريحة له فيما تم مطالعته من وثائق المجيدية ، الا أنه أصيب بالغرق ، وذلك اعتمادا على اشارة تفيد غرق وابور بجهة رأس غارب فى ١٠ يوليو ١٨٥٩ ، وتم انقاذ بعض حمولته (٢٢) ، ومن ثم يمكن القول انه بدونه ومن قبل غرق « سويس » ، وبعد تسليم « سعيد » ، تمساح (*) « للحكومة أصبحت سفن المجيدية منذ ٣٠ ابريل ١٨٦٠ أربعة سفن هى الحجاز ، نجد ، قبارى ، جدة » ، وقد سبقت الاشارة لأيلولتها الى مصلحة الوابورات الميرية ضمن موجودات المجيدية بعد تصفيتها •

ثانيا : فى عهد اسماعيل باشا :

يرتبط تطور اعداد السفن البخارية فى البحرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، بتطور المشروعات الملاحية ذاتها من حيث الامكانيات المالية والفنية ، ومن ثم لعبت ادارة هذه المشروعات وخاصة فى الشركة المصرية ثم العزيزية دورا هاما فى ايجاد السفن البخارية ، حيث لم يقتصر أمرها على ما يتم شراؤه من الحكومة ، وانما امتد الى الشراء من الخارج عن طريق الوكلاء والفنيين التابعين لها بالاضافة الى الشركات الأجنبية ، والملاحظة الأساسية هى أن الازدهار الذى طرأ على التجارة البحرية فى بدايات عهد اسماعيل ، وترتبت عليه زيادة رءوس الأموال المستثمرة فى النشاط الملاحى ، أدت الى التوسع فى اعداد السفن البخارية ، ومن ثم حدث تطورا أشبه بالطفرة فى تلك الاعداد حتى بلغت ٢٦ سفينة أى بما يزيد عن ستة أمثال السفن الأربعة التى انتهى بها النشاط فى عهد سعيد باشا •

كانت الشركة المصرية هى باكورة المشروعات ، وبناء على التماس مؤسسيها ، وافق اسماعيل باشا بتاريخ ٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (مايو ١٨٦٣) على اعطائها ست وابورات هى « الحجاز ، نجد ، قبارى ، جده » للبحر الأحمر ، وهى التى كانت تعمل من قبل فى الشركة المجيدية ثم مصلحة الوابورات الميرية ، ثم وابورى « الجعفرية — النيل » للبحر المتوسط ، وكانا من سفن الميرى حسبما سبق الأشارة لذلك بالنسبة

---

(٢٢) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) / سجل /م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربى الرنكى الادارة ، سايرة بتاريخ ١٧ مايو ١٨٦٠ من مدير المجيدية الى محافظ الاسكندرية ، ص : ٧ •

(★) بيع وابور التمساح « ومعه وابور آخر من الالجرارية « منفلوط » الى مسيو ادوار ديرفيو وقد سبق تناول ذلك فى مبحث « مديرو العموم » •

للجعفرية ، وكذلك ذكر وابور « النيل » باعتباره مملوكا للحكومة فى عهد سعيد باشا (٢٣) .

وقد جاء بالموافقة الخديوية أن أثمان الوابورات الستة يتم تقديرها بمعرفة آل الخبرة من الطرفين الشركة والحكومة ، ويتم دفعه على عشر سنوات بدون فوائد ، ويتضح من خلال الترتيب الذى وضعته ادارة الشركة للسفن بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ (يولية ١٨٦٣) أن أعداد السفن كانت خمس فقط هى الأربع العاملة بالبحر الأحمر ثم (الجعفرية) فى البحر المتوسط ، وأما وابور النيل فقد أشير له : « عند حضوره يترتب له ما يلزم (٢٤) » أى لم يكن قد تم استلامه آنئذ : وانما تم استلامه فى وقت لاحق ، حيث جاء ذكره فى محتويات محضر جمعية مؤسسى الشركة بتاريخ ٦ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣ (٢٥)) ، ومع ذلك يبدو أن وابورى البحر المتوسط لم يستمر عملهما طويلا فى ملكية الشركة ، وانما تم تشغيلهما عن طريق الاستئجار على أن يتم الدفع لديوان البحرية ، وهو ما يوضحه الأمر العالى الصادر الى عبد الحليم باشا رئيس الشركة بتاريخ ٢١ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (٦ سبتمبر ١٨٦٣) الذى أشار الى استبدال « الجعفرية » بوابور أسيوط ، وكذلك نص على امكانية تشغيل وابور آخر من الميرى مستقبلا وهو « السعيدية » وقد كانت هذه التبدلات نتيجة عدم الصلاحية للتشغيل (٢٦) ، ولذلك صدر الأمر الخديوى بتاريخ ٣ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) محددا أعداد الوابورات المباعة من الحكومة للشركة ، بأنها الأربعة التى تعمل فى البحر الأحمر ، وقد تمت الموافقة على تخفيض اثمانها من ٣٧٤٠٠ ليرة الى ٢٠٠٠٠ ليرة ، نظير تكاليف الاصلاح التى تتحملها الشركة وهى نحو ٤٠٠٠٠ ليرة ، ومن ثم تم تحمل الميرى الفرق وهو ١٧٤٠٠ ليرة تشجيعا للنشاط (٢٧) ، وعلى أن يتم دفع الثمن على أقساط لمدة عشر سنوات بدون فوائد .

---

(٢٣) دار الوثائق (ديوان معية) : محفظة ٢٢ ملخصات محافظ معية تركى ، وثيقة رقم ١٠٢ بتاريخ ١٣ ربيع أول ١٢٧٥ هـ (أكتوبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المعية .

(٢٤) المصدر نفسه .

(٢٥) دار الوثائق (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية قومبانية الوابورات المصرية .

(٢٦) ــ : محفظة الوابورات (٦٣ ــ ١٨٦٥) ، وثيقة بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٠ هـ (٨ أغسطس ١٨٦٣) ، انهاء مقدم للخديوى من مؤسسى القومبانية المصرية بالتماس استبدال وابور الجعفرية ، ــ امين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٥١١ .

(٢٧) د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٦٩ .

من ثم يمكن القول بأن السفن التى استمرت مملوكة للشركة دون استبدال ، واتسم عملها بالديمومة ولم يكن تشغيلها مؤقتا هى وابورات البحر الأحمر « الحجاز ، قبارى ، نجد ، جدة » غير أن أمر الاهتمام بتوسيع نطاق البحرية التجارية المصرية ، هو الذى دفع مؤسسى الشركة المصرية الى تقديم التماسهم الذى وافق عليه الخديوى بتاريخ ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) بالسماح لهم باحضار عدد ٧ وابورات ، منها ٥ للبحر المتوسط ، ٢ للاحمر « ونظير ذلك تمت الموافقة على زيادة رأس المال فأصبح ٨٠٠٫٠٠٠ جنيه مصرى » (٢٨) ٠

ولم تكن هذه الموافقة الا بداية ، سرعان ما أعقبتها موافقات خديوية أخرى بالشراء ـ حسبما كان (٢٩) متبعا ولما كانت زيادة أعداد السفن ضرورية لمواكبة تطور حركة التبادل الخارجى ، من ثم جاءت القرارات الادارية ، تشير فى أكثر من موضع الى التوصية بتصنيع سفن جديدة بالخارج ، من ذوات البخار والطرز الحديد (*) ، وتطوير السفن الموجودة ، ولذا وجدت أطر للتعاون بين البحرية التجارية المصرية وشركات الملاحة الأجنبية وكان أهمها الشرقية الانجليزية P & O والفرنسية الميساجيرى وروباتينو الايطالية ، حيث كانت هذه الشركات على علاقة وثيقة ببيوت التصنيع الأجنبية ، وكذلك شركات التأمين البحرى ، بالاضافة الى امتلاكها ورش مجهزة بأحدث المختبرات والاختراعات ٠

وقد كان من أولى قرارات الشركة فى سبيل الحصول على سفن جديدة ، هو ما اتخذته فى قرارها بتارخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) بتوصية وكيل الشرقية P & O لاحضار ثمانية وابورات منهم اثنين كبيرين حمولة أكثر من ألف طن ، ثم ستة أقل حجما ، ويتم تشغيل الكبيرين وأربعة آخرين بالبحر المتوسط ، ثم الاثنان الآخران للبحر الأحمر ، عدا وابور تاسع تم التوصية على احضاره عن طريق مكسيموس سكاكينى للبحر المتوسط (٣٠) ، وقد كان المتبع ، تحديد مواصفات كل وابور عن طريق باشمهندس الشركة ، ويتم تسليم نسخة منها الى وسيط الشراء ، حتى يتم مطابقتها بعد المجىء ٠

---

(٢٨) محمد رشدى : مصدر سابق ، ص : ١٥ ٠

(٢٩) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، وثيقة بتاريخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية المصرية (البند الخامس) ٠

(*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى العنصر اللاحق « بيانات وتجهيزات السفن » ٠

(٣٠) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى وثيقة بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ قرار جمعية قومبانية الوابورات المصرية ، البنود من الأول للثالث ٠

أما سـداد الاثمان فقـد كان يتم عن طريق الوسـطاء من الماليين الأجانب ، وفى مقدمتهم كل من ادوار ديرفيو ، ومكسيموس سكاكينى ، حيث كانا من المؤسسين وفى ادارة الشركة ، مثلما كانت لهم ارتباطات بالحركة المصرفية فى مصر والخارج (٣١) .

ولما كانت هذه التوصيات والموافقات ذات صفة مبدئية ، من ثم تبدو أهمية تتبع ما تم استلامه بالفعل ، وفى هذا المجال فقد جاء بقـرار جمعية المصرية بتاريخ ٥ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) أنه يكتفى بالوابورين الكبيرين النسابق توصية الشركة الشرقية P & O باحضارهما وثمن كل منهمـا ٦٥٠٠٠ ليرة ، ويتم الاسـتغناء عن الستة وابورات الأخرى . ولما كان مثل هـذا الاجـراء ، تترتب عليه مداخلات قضائية ، لذلك كان يتم اخطار نظارة الخارجية (٣٢) .

أما سبب ذلك التراجع فيمكن تفسيره فى أن الاجراءات الطموحة ، لم تواكبها سيولة نقـدية كافية نتيجـة نظم سداد رأس المال على أقساط جزئية متباعدة ، بالاضـافة الى تأخـر المساهمين فى سـداد الأقسـاط المستحقة (٣٣) ، ولذا كان الاقدام على زيادة رأس المال وقبول مساهمات جديدة ، وسيلة لتدبير الأموال بديلا عن القروض والشراء الآجل بالفوائد الكبيرة ، وهو الذى لم يظهر فى البدايات نظرا لوجود الأرباح .

وفيما يتصل بتلك الوابورات فلم ترد مسمياتها ، وانما كان يتم ذلك بعد الانتهاء من تصميمها وتدشينها ، وقد جاء فى قرار جمعية الشركة المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، أنه قد ورد ثلاث وابورات ، تم شراؤها بواسطة P & O اثنان للبحر الأحمر صارت تسميتهم « الحديدة ، سواكن » والثالث للاسكندرية وسمى « دمنهور » (٣٤) .

كما تضمن القرار ذاته فى بنده الأول ، اشارة الى توصية سابقة من الشركة للمسيو اوبنهايم ، باحضاره أربعة وابورات من بحر برا جدد غير مستعملة ، قوة كل منهم أربعين حصان .

ولـما كانت ظروف تطور البحرية التجارية المصرية ، قـد جـاءت متلاحقة فى هذه الفترة المبكرة من عهد اسماعيل باشا ، وتم التحول بعد

(٣١) دار الوثائق : المصدر نفسه ، البندان الأول والثالث .

(٣٢) ـ : وثيقة بتاريخ ٥ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية القومبانية المصرية ، البندان الخامس والسادس .

(٣٣) المصدر نفسه ، البند الرابع .

(٣٤) ـ : وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية مؤسسى القومبانية المصرية ، البند العشرون .

نحو العام الى الشركة العزيزية التى آلت لها موجودات وأسهم الشركة المصرية ، من ثم شهدت اعداد السفن وتجهيزاتها تطورا ملحوظا ، وخاصة أن بداياتها بفرمان أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) كانت معاصرة لقمة الازدهار ، ابان اقفال الحسابات الختامية للسنة السابقة ، ولذلك جاءت قراراتها الادارية تتضمن ما يمكن أن نطلق عليه « حمى شراء السفن »، ففى قرار جمعية مؤسسيها بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) ، جاءت الاشارة الى ايفاد عبد الحميد بك وكيلا لها فى لندن لمتابعة عمليات الفحص والشراء ، وتضمن القرار ذاته فى أكثر من بند اشارات لنحو احدى عشر وابورا مطلوبة ، وبيانها كالآتى : ــ

« البند الأول : يلزم ايجاد أربعة وابورات للملاحة بالبحر الأسود ، ذوى هيئة وأوصاف واحدة ، طول كل منهم ١٢٠ متر ، والعرض ٣٢ قدم من الداخل ، بقوة من ١٢٠ ــ ٢٤٠ حصان ، ومتوسط السير ١٢ ميل فى الساعة وبه مخازن وأماكن للبضاعة وحجرات للركاب ٠

البند الثانى : أربعة وابورات لبحر مرمرة (هيئة واحدة) ، طول كل منهم ٢٠٠ قدم ، والعرض ٢٨ قدم والعمق المناسب ، وبقوة ١٦٠ حصان ، بمتوسط سرعة نحو ١١ ميل في الساعة ، ومجهز للركاب والبضائع ٠

البند الثالث : ثلاثة وابورات جاهزة للاستلام من لندن ، ينوب عن الشركة فى توقيع كنتراتهم (عقودهم) نوبار باشا ، ومعه عبد الحميد بك الوكيل بلندن ، والمهندس الأول « مالرب » المتواجدين بانجلترا ، وذلك بعد اختبارهم فى ترسانة حكومية فى موطن تصنيعهم » (٣٥) ٠

وكما هو ملاحظ ، فان اهتمام العزيزية بزيادة أعداد السفن ، كان يواكبه إهتمام بتوسيع النطاق الملاحى ، ولم يعد الأمر مقتصرا على البحرين الأحمر والمتوسط ، كما كانا من قبل ، وفى تلك الاثناء وجدت المصالح القوية للتعاون بين العزيزية وشركات الملاحة الأجنبية وخاصة الانجليزية P & O ، فنجد هذه الأخيرة مثلا تسارع الى اخطار العزيزية عن بعض الوحدات الجديدة ، وتعرض عليها شراؤها ، من ذلك مكاتبة واردة من مكتب الشرقية بلندن تاريخها ٢٣ أغسطس ١٨٦٤ ، تفيد وجود وابور

(★) القدم = ٥ر٣٠ سم حسب قواعد اللويد البحرية ٠

(٣٥) دار الوثائق (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ٢٢ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) قرار جمعية حضرات مؤسسى قومبانية عزيزية مصرية ، البنود من الأول للثالث ٠

حديد طوله ٢٤٠ قدم إنجليزى ، وعرضه ٣٢ قدم ، وعمقه ٢٤ قدم ، حمولته ١٣١٨ طونولاته ، ذى ماكينتين وقوته ٢٠٠ حصان ، بسرعة ١١ ميل في الساعة ، ومجهز للركاب والبضائع ، والثمن ٣٧٠٠٠ ليرة .

ولما كانت العزيزية في حاجة اليه من ثم تمت الموافقة على الشراء ، بيد أنه في طى الاغراء على الشراء ، أو من قبيل الغش فى بعض البيانات ، لم تكن القوة الحقيقية سوى ١٥٠ حصان ، ولذا تم شراؤه بمبلغ ٣٦٠٠٠ ليرة (٣٦) .

ولما كانت الشركة المصرية ، قد قدمت التماسها للحصول على الموافقة الخديوية فى ٢١ رمضان ١٢٨٠ هـ (مارس ١٨٦٤) بتسيير سفن فى نهر النيل ، فان هذا الامتياز ، قد آل الى العزيزية بالتصديق الخديوى على نظاماتها فى ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) (٣٧) ، ومن ثم وجدت محاور ملاحية تحتاج الى سفن أكثر من ذى قبل ، اذ كان هذا الامتياز مع فرمان التأسيس يعنى تسييرها سفنا ملاحية فى المياه الداخلية والخارجية ، ولذلك وجدت حركة نشطة لشراء السفن البخارية ، وكذلك الوحدات البحرية الاخرى .

ولما كان الامتياز ذاته قد نص بنده الثانى على أن غير اللازم من وابورات الميرى فى نهر النيل ، يتم بيعه للشركة ، على أن تدفع الاثمان على أقساط سنوية بمقدار العشر لمدة عشر سنوات بدون فوائد ، على هذا الأساس ، صدر الأمر الكريم فى غاية رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) بالموافقة على بيع ٢٠ وابورا ٧٥ صندلا الى العزيزية ، بمبلغ ١٢٠٩٤٠ ليرة (٣٨) .

ويبدو أن الشركة عدا ذلك ، كانت تقوم بشراء ما تجده مناسبا لها لدى الميرى ، وطالما يوافق على البيع ، حيث صدر فى الشهر التالى بتاريخ ٢٤ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) أمر كريم بالموافقة على بيع وابورى سمنود وميت غمر ، نظير مبلغ ٢٢٥ جنيه مصرى (٣٩) .

---

(٣٦) ـ : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٣ ـ ١٨٦٥ ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٤ بالدار بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٧٤) ، قرار مجلس ادارة العزيزية .

(٣٧) دار الوثائق القومية (محفوظات العزيزية) : نظامات الشركة العزيزية (البند الثالث) .

(٣٨) ـ (ديوان معية) : دفتر (١٩١١ أوامر ، غرة ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ ، أمر كريم الى المالية ، ص ـ ص : ٩٣ ـ ٩٥ ؛

(٣٩) نفسه : نمرة ٩٧ بتاريخ ٢٤ شعبان ١٢٨١ هـ ، أمر كريم الى المالية ، ص : ١٢٣ .

ولا شك ان هذه العلاقة تكشف عن التشجيعات التى أولتها الحكومة للشركة ، اذ كانت هذه السبل تضمن شروط دفع ميسرة وبدون فوائد ، كذلك جنبت الشركة ويلات العمولات والسمسرة للوسطاء فى حالة الشراء من الخارج ، مثلما جنبتها نفقات ومخاطر احضارها من الموانىء الأجنبية ٠

وقد مضت أطر العلاقة مع الميرى فى هذا الشأن ، الى أن بلغت الاعداد المشتراة منه ، خمس وعشرون وابورا ، ثم ٨١ صندلا ، وكانت أثمانها ١٤٣٤٣٠ ليرة ، وقد سيرت العزيزية من هذه الاعداد ، ٤ وابورات بالبحر المتوسط ، والباقى بنهر النيل ، وهذا ما وضح من التقرير الذى قدمه شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس بالنيابة عن مجلس الادارة بتاريخ ٣ صفر ١٢٨٤ هـ / ٦ يونية ١٨٦٧ (٤٠) ٠

أما بالنسبة لاجمالى السفن البخارية (الوابورات) للعزيزية ، فهذه تبعا لحالتى الفقد فى الحوادث البحرية ، ثم الشراء للتزويد أو الاحلال ، لم تكن ذات احصاء ثابت طيلة فترة العزيزية ، وهذا يدفعنا للتوقف كثيرا أمام الاحصاءات التى اوردها البعض اما اعتمادا على توافر بيانات لبعض فتراتها ، أو اتخاذ بيان لاحق خاص بمصلحة وابورات البوستة الخديوية على أنه كان الأساس الموجود بالعزيزية (٤١) ، وفى هـذا الشأن تبدو أهمية تتبع الاحصاءات المقترنة بأسماء الوابورات من خـلال الوثائق ، ومنهـا بيـان خاص بالسفن وعمالتها مؤرخ ٢٦ جمادى ثانى ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) ، أشار الى وجود ٢٣ سفينة بخارية هى : ـ

« الشرقية ـ الدقهلية ـ الرحمانية ـ البحيرة ـ طنطا ـ المنيا ـ قليوب ـ الزقازيق ـ شبين ـ الجعفرية ـ المحلة ـ المنصورة ـ مسير ـ النجيلة ـ دمنهور » للبحر المتوسط وعددها ١٥ سفينة ٠

أما التى كانت للبحر الأحمر فهى ثمانية سفن « نجد ـ الحجاز ـ ينبع ـ القصير ـ الحديدة ـ سواكن ـ مصوع ـ جدة » (٤٢) ٠

وفى بيان لاحق خاص بأسعار تأجير السفن للميرى بتاريخ ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) كان العدد نفسه ، ولكن باضـافة

---

(٤٠) الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يونية ١٨٦٧ ، ـ امين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٧١٢ ٠

(٤١) ـ د٠ احمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٨ ، ـ احمد كمال الطوبجى : النقل البحرى فى مصر ، ص ص : ٦٤ ، ٦٥ ٠
ـ جميل خانكى : مرجع سابق ، ص : ٣٧٧ ٠

(٤٢) ملحق رقم ـ (٢) « بيانات ترتيب وظائف وابورات العزيزية » ٠

وابورى « سمنود ، دسوق » فى مقابل نقص وابورى « الجعفرية ، نجد » (٤٣) ، حيث تم ارتجاع أولهما للميرى ، وأما وابور نجد فقد غرق فى البحر الأحمر عام ١٨٦٥ .

أما بالنسبة لاجمالى الوابورات التى انتهت اليها الشركة العزيزية فى أواخر عهدها ، فقد جاء ذكرها فى بيان تثمين موجوداتها بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ ،حيث كانت الوابورات نفسها ، بينما أشير الى أن وابور قليوب قد فقد بالغرق فى ديسمبر ١٨٦٨ أى بقى ٢٢ وابورا ثم أضيف لهم وابورى قطر وحدات أخرى ، ومن ثم أصبح الاجمالى ٢٤ وحدة بخارية بحرية (٤٤) .

وكما هو ملاحظ فان الأسماء التى كانت تطلق على السفن ، كانت تحمل أسماء مدن مصرية ، أو ملحقات مصرية فى البحر الأحمر ، أو موانىء عربية ، ويرجح أن الدافع لذلك ، كان تحقيق رمز لرباط معنوى بين السفن وأهليها فى مواجهة السفن الأجنبية ، أو أنه هدف الى تحقيق رمز معنوى للسيادة المصرية على سفنها فى البحار ، خاصة وأنها ترفع العلم العثمانى .

وعلى كل فقد كان مثل هذا التقليد متبعا فى شركات البحرية الأجنبية ، ولكن الملاحظ هو اطلاق أسماء أخرى على بعض السفن المشتراة من الدول الأوربية ، بدلا من اسمها الأصلى ، حيث كانت تطلق عليها تلك الأسماء الأصلية عند بنائها فى الترسانات الأجنبية ، ومن ثم يتم تسجيلها بالأسماء ذاتها فى شركات التامين الملاحية ، ويرجح أنه كان يتم اخطارها بالتغييرات ، وحسبما يذكر البعض فان اطلاق الاسم يشترط الا تحمله سفينة أخرى (٤٥) ، من ذلك على سبيل المثال السفينة « نجد » التى كان اسمها الأصلى « برشيان » (٤٦) ، وكان « الباتروس "Albatros" بالنسبة للباخرة « المنصورة » (٤٧) .

---

(٤٣) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة (٦٥ ــ ١٨٦٧) ، وثيقة نمرة ١١٢ بتاريخ ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) صورة أمر عالى الى المالية .

(٤٤) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : محفظة الوابورات ١٨٦٩/٦٨ ، بيان تثمين وابورات وموجودات القومبانية بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ موقع من روبرت بريز مهندس العموم .

(٤٥) أسامة محمد عدلى عبد المعطى : مرجع سابق ، ص : ٢ .

(٤٦) دار الوثائق القومية (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ بتاريخ ٢٧ يوليو ١٨٦٠ ، من المدير الى القبودان كرسبيكس سوارى وابور نجد ، ص ص : ٦١ ، ٦٢ .

(٤٧) ــ عزيزية : محفظة وابورات (دون أو رقم) وثيقة بتاريخ ١٠ أبريل ١٨٦٦ عن صرف ماهيات مهندسين وابور الباتروس (المنصورة) .

اما بالنسبة لمصلحة الوابورات الخديوية ، فقد كان أساس عملها يعتمد على السفن البحرية والنيلية التى آلت لها من العزيزية فى بدايات ١٨٧٠ ، وقد سبق الاشارة الى أن البحرى التجارى كان اجماليه ٢٤ باخرة هى : -

« الرحمانية - البحيرة - الشرقية - الدقهلية - طنطا - شبين - دسوق - سمنود - مسير - المنصورة - المحلة - النجيلة - دمنهور - الحجاز - الحديدة - ينبع - مصوع - القصير - المنيا - الزقازيق - سواكن - جدة - ثم الوابورين النقالى » .

وقد أضافت الحكومة لهذه الأعداد خمس أخرى . كانت ضمن الأسطول الحربى وهى « التاكا - الفيوم - شندى - كوفيت الجعفرية » (٤٨) وليس معنى ذلك أن أعدادها بلغت ٢٩ ، وانما كانت ٢٨ ، وذلك لعدم ورود وابور « جدة » ضمن الاحصاء الرسمى ١٨٧٠ (٤٩) ، وكذلك الاعلانات الصادرة عن المصلحة بتاريخ ٢٦ يوليو ١٨٧١ (٥٠) ، مع ملاحظة عدم اشارة هذين المصدرين للوابورين النقالى ، لعدم انتظامهما فى رحلات ثابتة ، كما تجدر الاشارة الى أن الباخرة « سواكن » قد غرقت اثر اصطدامها بالانجليزية « افريقيا » بالقرب من فنار الأشرفى بالبحر الأحمر فى بدايات ربيع الأول ١٢٨٨ هـ (مايو ١٨٧١) (٥١) ، ومع ذلك وردت فى اعلان الجوائب يولية ١٨٧١ ، وتفسير ذلك يرجع فى أن الاعلان سلم للجريدة قبل الغرق ، ولم تتدارك تصويب ذلك عند النشر (٥٢) .

وكما هو ملاحظ فانه حدث ثمة تطور كمى ، عما وجد بالعزيزية ، ولم يقتصر الأمر على ذلك وانما فاقت أعداد السفن البخارية التى امتلكتها مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، أعداد مثيلاتها التى وجدت بالأسطول الحربى آنئذ ، اذ كانت هذه ١٤ باخرة حربية ، حسب البيانات التى أوردها رينى بك وعلى مبارك (٥٣) ، وعن الرافعى أوردها البعض ١٨ حربية ، ٣ خاصة الخديوى (٥٤) ، وهذا يحسب للخديوى اسماعيل فى

---

(٤٨) جورج جندى بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ٢٢٥ .

(٤٩) Regny, E. : Op. Cit., 2 Annee, pp : 52, 53.

(٥٠) الجوائب ؛ العدد ٥٣٢ الأربعاء ٢٦ يوليو ١٨٧١ .

(٥١) دار الوثائق (معية) : محفظة ٤٨ معية تركى ، ترجمة وثيقة نمرة ٤٨/١١٥ بتاريخ ٨ ربيع أول ١٢٨٨ هـ من محافظ السويس الى رياض باشا بالمعية ، ـ نمرة ٤٨/١١٩ بتاريخ ١٢ ربيع أول ١٢٨٨ هـ من وكيل الشركة الخديوية بالسويس الى المعية .

(٥٢) راجع ملحق رقم (٤) بيانات السفن .

(٥٣) Ibid, : Op. Cit., p. 52.

ـ على مبارك : مرجع سابق ، جـ ٧ مج ٢ ، ص : ٨٤ .

(٥٤) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

مجال اهتمامه بالبحرية التجارية ، وزاد من قيمة ذلك افتتاح قناة السويس التي كثفت الحركة الملاحية ، ومن ثم أبرزت الحاجة الى كثافة ملاحية مصرية أكثر من أى وقت مضى تجاه الملاحة الأجنبية ، سواء بالنسبة لمصر ، أو الوجود المصرى بالملحقات المصرية فى افريقيا ٠

(ب) الوابورات النيلية :

اذا كان هذا العرض قد أسهب فى تناول أعداد ومسميات السفن البخارية البحرية ، ثم أشار ضمنا للوابورات النيلية ، فان ذلك لكون البحرية هي الأساس الذى قام عليه النشاط بالاضافة الى ان الملاحة النيلية ، لم تمتلكها البحرية التجارية طيلة فترة البحث وانما غالبيتها ، بدءا من عهد اسماعيل باشا ، منذ حصول مؤسسى الشركة المصرية في سياحة السفن التجارية على امتياز تسيير سفن بخارية فى نهر النيل ٢١ رمضان ١٢٨٠ هـ (مارس ١٨٦٤) ، وأشير فى الامتياز ذاته الى حق الشركة فى أخذ وابورات وصنادل الحكومة العاملة في النيل ، بعد تقدير أثمانها وتقسيطها على عشر سنوات بدون فوائد (٥٥) ، وكان ذلك يعني وجود وحدات بخارية أخرى خلاف العـــاملة بالبحار ، ضمن موجودات البحرية التجارية المصرية ، ولذلك تبرز أهمية تناولها بشيء من التفصيل ، لأن هذه الوحدات أو الوابورات هي أسس النشاط الملاحى الداخلى ، كما أنها كانت خاضعة لنظارة عموم الشركة ٠

ولما كانت سفن الانجرارية قد آلت للدائرة السنية في عهد سعيد باشا ، كما وجدت سفنا أخري لدى الباشا (*) ، فان هذه السفن كانت هي الأساس الذى تم منه الشراء ، ومع أولى قرارات الشركة العزيزية التي تم فى عهدها الشراء الفعلى ، جاءت الاشارة بتاريخ ١٦ صفر ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) الى أن الوابورات التي وافق الخديوى على اعطائها للشركة ، كانت ١٨ وابورا بيانها كالآتي ؛ —

(٥٥) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول ٠

(★) بعد تولى اسماعيل باشا الحكم أصدر أوامره بترك بعض الوابورات لصاحبة العفة اينجو خانم لاستعمالها فى نقل محصولاتها القطنية بناء على طلب عرفان بك رئيس لجنة التركة ، كما صدرت أوامره باحالة ٩ وابورات خاصة على ديوان المالية ، وتسليم ١٧ مركب الى ديوان العمليات والوابورات ٠

دار الوثائق (ديوان معية) : دفتر ٥٢٥ ، قسم ثالى معية تركى ، أمر نمرة ٤ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) أمر الى ناظر الفابريقات والوابورات والعمليات عبد اللطيف باشا ، ص : ٣٥ ، — دفتر ١٩١١ أوامر ، أمر نمرة ٥٣ بتاريخ ٤ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) أمر الى ديوان المالية ، ص : ٧١ ٠

— دفتر ١٩٠٢ أمر نمرة ٧٨ بتاريخ ١ محرم ٢٨٠ هـ (يونية ٩٨٦٣) من رأس التين الى نظارة المالية ، ص : ٧٥ ٠

« ٦ وابورات كانوا بالانجرارية وكل منها بمدخنتين ، ثم ١٢ وابورا هى الربحية ــ النفعية ــ رشيد ــ دمياط ــ فيروز ــ سعيدية ــ المحمودية ــ قاصد خير ــ منيرة ــ فارسكور ــ وابور نمرة ١ وابور نمرة ٣ » ..

وقد شكلت لهذا الغرض لجنة من طرف العزيزية ، تضم كل من أرسلان باشا المفتش العام ، ومهدى بك ناظر الانجرارية ، ومهندس عموم الشركة ، ومعهم لجنة أخرى من طرف ديوان الفابريقات والعمليات ، وذلك لاجراء المعاينة والتثمين (٥٦) .

ولم يقتصر الأمر على ذلك ، اذ سرعان ما اتجهت العزيزية الى شراء وابورات أخرى ، من ذلك قيامها بشراء عدد ثلاث وابورات مع وحدات نيلية أخرى من أجنبى يدعى مكرديج قرة بيت وتم توقيع التنازل من وكيله ج.د غسياريان الى حسين شيرين مدير عموم الشركة بتاريخ ٢٧ يونيو ١٨٦٤ ، وكان اجمالى الصفقة بمبلغ ٥٥٠٠٠ ج.ك (٥٧) .

ولا شك فقد كانت هذه الخطوة لا تعنى الشراء فحسب ، وانما كان من شأنها تقليص النشاط الملاحى الذى يزاوله الأجانب فى المياه الداخلية ــ اذ كان مكرديج بك قد حصل على امتيازه الملاحى هذا فى عهد سعيد باشا بتاريخ ٣ ذى الحجة ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦١) (٥٨) ــ كما كانت تزيد من طاقة عملها فى الملاحة النيلية .

وفى مجال المعلومات البحرية التى يمكن الوقوف عليها من محاضر التسليم ، أن هذه الوابورات لم تكن على شاكلة السفن البخارية التى كانت تعمل فى البحر كوحدة مستقلة ، وأن ما يلحق بها من وحدات صغيرة انما لخدمتها ، وانما كانت قيمة الوابور وأهميته تكمن فى قوته وقدرته على جر الوحدات النيلية خلفه ، وقد أشير لاثنين منهم ، أنهما كانا بقوة بخارية ٦٠ حصان ، ومعدين لقطر المراكب ، بينما الثالث بقوة ٣٥ حصان ، وكانت الوحدات التى يتم جرها خلفهم نحو ٢٤ صندلا (*) ، حمولتهم ١٧٨٠ أردبا (**) بمهماتهم .

---

(٥٦) ــ (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ٣١ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية مؤسسى القومبانية العزيزية المصرية .

(٥٧) ــ : محمد رشدى : مرجع سابق ، ص : ٣٠ .

(٥٨) المصدر نفسه ، ص : ٢٩ .

(★) راجع ما سيتم تناوله فى العنصر اللاحق « السفن الأخرى » .

(★★) الأردب = ٦ ويبة = ١٢ كيلة = ٢٤ ربع = ٤٨ ملوة = ٩٦ قدح ، مقدار كيل تختلف أوزانه فأردب القمح ٣٠٠ رطل ، الشعير ٣٤٠ ، والفول ٣٢٠ وهكذا .. والرطل كوزن = ١٢ أوقية = ١٤٤ درهما = ٤٥٠ جرام .

للمزيد ، فيليب جلاب : مرجع سابق ، ج ١ ، ط ١٨٩٠ ، ص : ١٤٨ ، على مبارك : =

ويبدو أنه كانت تحدث ثمة استبدالات للوابورات بين الشركة والميرى ، حيث أخذ الخديوى الوابور الثالث من هذه الوابورات وكان اسمه « الحمدية » بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) (٥٩) ، وزيدت أعداد الوابورات التى تمت الموافقة على اعطائها للشركة الى ٢٠ وابورا ، ٧٥ صندلا ، وقدر لأثمانها ١٢٠٩٤٠ ليرة تسدد على أقساط بدون فوائد لمدة عشر سنوات ، وذلك بموجب الأمر الصادر فى غاية رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) (٦٠) .

ولما كانت هذه التبدلات قد جاءت فى عام ١٨٦٤ الذى شهد ازدهار الحركة الملاحية ، والطفرة فى تحقيق العزيزية أرباحها وتوسعاتها ، من ثم انعكس أثر ذلك فى زيادة وابوراتها النيلية ، التى أصبحت ٢٧ وابورا هى : ـ

« فيروز ـ رشيد ـ دمياط ـ قاصد خير ـ فوه ـ ميت غمر ـ الغربية ـ المنوفية ـ الدقهلية ـ الشرقية ـ القليوبية ـ الفيوم ـ البحيرة ـ المحمودية ـ السعيدية ـ ساعى خير ـ المحلة ـ الجيزة ـ بنى سويف ـ بنها ـ القبارى ـ مصر ـ اسكندرية ـ العطف ـ سمنود ـ فارسكور ـ المنيا » (٦١) .

وقد استردت الحكومة وابورى الربحية والنفعية لتشغيلهما فى الملاحة الساحلية بالاستانة أواخر أغسطس ١٨٦٦ (٦٢) ، بينما ثمنت

بارة قرش جنيه

الوابورات السابقة ٢٦. ٤٥ ١٥٩٨٦١ عند تسليمها للحكومة ابان

= الميزان فى الأقيسة والأوزان ، المطبعة الميرية ، بولاق مصر ، ١٣٠٩ هـ/١٨٢٩ ، ص : ٩٠ ـ ٩٦ ، ـ فالترهنتس : مرجع سابق ؛ ص ، ص : ٣١ ، ٣٢ .

(٥٩) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ٧٣ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ ، جمعية حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية .

(٦٠) ـ (ديوان معية) : دفتر ١٩١١ أمر ، رقم ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ ، أمر كريم الى ديوان المالية ، ص ـ ص : ٩٣ ـ ٩٥ .

ـ د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية .. ، ص ص : ٣٧٨ ، ٣٧٩ .

(٦١) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ وثيقة نمرة ٤١/٥٣ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) ، قرار قومسيون الادارة ، ص : ٣ .

(٦٢) الوقائع المصرية : العدد ٣٨ بتاريخ ١٤ ربيع آخر ١٢٨٣ هـ/٢٦ اغسطس ١٨٦٦ .

ـ دار الوثائق (ديوان معية) : دفتر ١٩١١ أوامر عربى ، أمر كريم نمرة ٢٨ بتاريخ ٢٩ جمادى آخر ١٢٨٣ هـ (نوفمبر ١٨٦٦) من المنيا الى ديوان الداخلية ، ص : ٥٢ ، بخصوص تشغيل الوابوراين .

تصفية العزيزية ، وتحويلها الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية (٦٣) ٠

وكما هو ملاحظ ، فان أسماءها جاءت رموزا قومية للمدن والمديريات المصرية فى نيلها الملاحى ، كما ان بعض هذه الأسماء كان مشتركا بينها وبين السفن العاملة فى البحار « الشرقية ــ الدقهلية ــ البحيرة ــ المنيا ــ المحلة ــ قليوب (القليوبية) ، وبعضها الآخر كان قاصرا على أيهما ٠

أما اذا قورنت قوة هذه الوابورات بالسفن البخارية فى البحار ، لبدا البون شاسعا بينهما فأكبرها وابورى رشيد ، دمياط ١٤٠ حصان ، بينما فى السفن الدقهلية والشرقية وغيرهما بقوة ٣٥٠ حصان كذلك فان أقل مستويات الوابورات كان « العطف » بقوة ٢٠ حصان ، بينما أقل مستويات السفن البخارية « سواكن » ٨٥ حصان (٦٤) ٠

وقد كان ذلك مرتبطا بنطاق عمل كل منهما فالملاحة النيلية لاتجابه من الأخطار ما يعترض الملاحة البحرية ، كما أن طريقة العمل الفنية فى البحر لا تمكن من قطر الوحدات المتتالية ، على عكس ما توفره تيارات النيل الهادئة ، وفضلا عن ذلك الرحلات الطويلة التى كانت تبرز كينونة السفينة البحرية كمجتمع مستقل أكثر من النيلية التى بمقدورها الرسو للتزود بالتموين ، أو لاتقائها المخاطر ، ومن ثم بدت السفن البخارية هى الأساس الأكبر فى البحرية التجارية ، بينما بدت الوابورات هى القوة البخارية اللازمة للملاحة فى النيل ، كما أن تصنيفات قوتها جعلتها تلى السفن البحرية فى الحجم ، ولعل الفروق بين الأحجام المختلفة ، يمكن الوقوف عليها من خلال مناقشة تصميماتها والتى يعرض لها العنصر التالى ٠

ثانيا : تطور تصميمات السفن البخارية وتجهيزاتها « التطور الكيفى » :

(أ) التصميمات والتجهيزات : ــ

فى أعقاب تناول أعداد وأسماء السفن البخارية ، التى استخدمت فى البحرية التجارية المصرية فيما يطلق عليه التطور الكمى ، تبدو أهمية تناول التطور الكيفى فى مجال التصميم والتجهيزات ، وذلك فى محاولة لتقديم واقعها آنئذ ، ولكن لما كانت تفاصيلها من الكثرة الفنية ، التى تفوق هذا الحيز وطبيعة تناوله ، ومن ثم يقتصر هذا العرض على رصد بعض الملامح العامة التى روعيت فى تصميم السفن التجارية ، وبما يجعلها

---

(٦٣) ــ (خدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارية ١٨٦٩/٦٨ ، قرار نمرة ٣٥ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) ٠

(٦٤) المصدر نفسه ٠

فى عداد السفن المتطورة أى البخارية ، بالاضافة الى ذلك رصد بعض الأجهزة الملاحية التى تم اختراعها ٠

أنه فى أعقاب ثبوت استخدام البخار فى السفن المصرية ، الذى تم فى وقت لاحق — لم يتأخر كثيرا — عن استخداماته فى أوربا ، اذ تم فى عهد محمد على ، من ثم لم تعد القضية هى مناقشة استخدامه ، وانما ما ترتب عليه من آثار فى مجال تطوير بناء السفن ، وفى هذا الصدد ، يرجح أنه هو الذى أدى الى استخدام الحديد جزئيا فى بنائها بدلا من الخشب، وان كان لم يرد ذكر ذلك صراحة ، ولكنه يرجح لوجود عدة قرائن : —

أولا : أورد البعض ، أن السفن كانت تصنع من الخشب حتى أواخر الربع الأول من القرن التاسع عشر ، حيث بدأ استخدام الحديد (٦٥) ، وأن السفن البريطانية هى التى بدأ فيها ذلك باستخدام القواطيع (*) ثم تم بناء السفن من الألواح الخشبية المركبة على الهياكل الحديدية (٦٦) ، بينما حددت وزارة النقل البحرى تاريخ احلال الحديد محل الخشب بعام ١٨٦٠ ، واستخدام الصلب فى العام التالى (٦٧) ، وكما هو واضح فان ذلك يدعم القول بأن استخدام الخشب كان مستمرا فى بناء السفن حتى بعد استخدام الطاقة البخارية ، ثم حل الحديد فالصلب تدريجيا محل الخشب فى البناء ٠

ثانيا : لأن الآلات والأدوات البخارية نفسها ، وما يتصل بها فى الهندســة البحرية من ماكينــات وقزانات (*) كانت من الحــديد أو الصلب (٦٨) ، ومعنى ذلك أدخلت تجهيزات أخرى فى التصميم لتأمين حركة اللهب والبخار فى السفينة ٠

---

(٦٥) د٠ محمد كامل أمين : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، ج ٢ ، ص ص : ٤٦١ ، ٤٦٢ ٠

(★) أجزاء أو قطع حديدية بمثابة ارتكازات أو مساند حديدية متصلة رأسيا وأفقيا ، تشكل ما يشبه الحجرات فيما بينها وتمنع تسرب المياه من مقطع لآخر فى حالات العطب أو الكسر ٠

(٦٦) — محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ، ص : ٢١ ، وقد ذكر الطوبجى أن أول سفينة حديدية كبيرة كانت باخرة « رين بو » عام ١٨٣٨ ٠

— أحمد كمال الطوبجى : النقل البحري ، ص : ٦١ ٠

(٦٧) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص : ٣ ٠

(★) مفردها قزان (تركى) مرجل أو حلة للغليان ، محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٤١٩ ٠

(٦٨) جمال أبو العزم : أضف الى معلوماتك فى تقدم الهندسة البحرية ، مجلة الأسطول : العدد السابع السنة الثانية يولية ١٩٥٤ ، ص ص : ٧٤ ، ٧٥ ٠

أما على صعيد المزايا التي حققهـا ذلك التطور فقد ذكرت بعض البحوث ، أن الحديد والصلب يزيدان قوة تحمل السفينة وخفتها بالنسبة الى حمولتها ، كذلك يطيلان عمرها الى أكثر من أربعين عاما ، مقارنة بنحو الخمسة عشر عاما في الخشبية (٦٩) ، علاوة على أن ابتكار القواطيع ، جعل السفينة قادرة على تحمل أشد وأعلى ضغط للماء ، كما ساعد على وقايتها من الغرق ، لأن تلك القواطيع كانت صماء ، وفي أقسام أفقية ورأسية ، تجعل الماء ينحصر في احداها فقط ــ اذا حدثت فتحة يتسرب منها الماء ــ ولا يصل للأخرى (٧٠) ، وقد أتاحت هذه التطورات الفرصة أمام بناء السفن الكبيرة الحجم والسرعة ٠

وفي مصر كانت صناعة السفن منذ عهد محمد علي ، تعتمد على أخشاب النبق والتوت المصري ، ثم بدأ استيراد أنواع أخرى من الأخشاب (٧١) ، وبعد ذلك استيراد السفن البخارية التي اشتملت أنواعها منذ العهد ذاته على المصنعة من الخشب ، ثم الخشب والحديد ، وأخيرا الحديدية (٧٢) ، ومعنى ذلك انه مثلما وجد كل نوع على حدة ، وجدت أيضا السفن من الحديد والخشب معا ، مثلما وجدت الأشرعة الى جانب الآلة البخارية في السفينة الواحدة (٧٣) ٠

أما بالنسبة للتصميم ، فقد ذكر البعض أن تقسيماته كان يراعى فيها التنسيق بين مهام الصيانة والاعمال الأخرى ، وقد تختلف أقسامه بالسفن تبعا لنوعها وحجمها ، فالكبيرة أربعة (المقدم ــ الوسط الأمامي ــ الوسط الخلفي ــ المؤخرة) ، والمتوسطة ثلاثة (المقدم ــ الوسط ــ المؤخر) ، بينما الصغيرة قسمان (المقدم ــ المؤخر) (٧٤) ٠

أما الأطر التي كان يتم مراعاتها ، فهذه تحكم بناء السفن عموما ، ويمكن اجمالها في تحقيق أقصى غاطس لخطوط الحمولة بما له من أثر في حفظ توازنها ، وتحقيق أقل مستوى من الفراغات للطاقم والركاب ، وذلك لاتاحة الفرصة للبضائع وشروط التخزين ، واتخاذ التدابير اللازمة لاتقاء الحرائق ، وتوفير وسائل الانقاذ ، بالاضافة الى مراعاة الأخطـار

---

(٦٩) وزارة النقل البحري : مرجع سابق ، ص : ٣ ٠

(٧٠) د٠ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحري وطني ومختلط ، جـ ٢ ، ص : ٤٦٢ ٠

(٧١) أحمد كمال الطوبجي : النقل البحري (١٩٥٩) ، ص : ٥٥ ٠

(٧٢) دار الوثائق (خدمات ــ عزيزية) : سجل م/٦/٣/٣ قيد التحريرات الصادرة قلم الادارة ، نمرة ٧٨ بتاريخ ١٣ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (اغسطس ١٨٦١) من المدير الى الوكيل بجدة ، ص : ٤٢٥ ٠

(٧٣) د٠ محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص ص : ٦٧٩ ، ٦٨٠ ٠

(٧٤) عبد العزيز أبو قنديل : مرجع سابق ، ص : ٢٠ ٠

المستقبلية المحتملة فى حالات الملاحة الخطرة ، ومراعاة الأجزاء الخاصـة بالقواطيع المانعة للمياه وفراغاتها (٧٥) .

وتشير الوثائق الى أنه كان يتم التفتيش على السفن بعد حضورها ، للوقوف على استيفائها هذه الأطر ، وكان يصل الأمر الى اعادتها ثانية اذا وجد اختلاف (٧٦) ، ومن خلال هذه الوثائق يمكن القول بأنه كانت تحدث ثمة تطورات في تصميمات السفن ، ففى الشركة المجيدية ، اذا كان قد أشير لبعض البخارية التي كانت خشبية التصميم . وهى « قبارى » الا انه وجدت بها الحديدية « نجد ، جدة ، الحجاز » .

أما في الشركة العزيزية فقـد كانت جميـع السفن البخـارية من الحديد (٧٧) ، ويمكن الوقوف على نماذج من تصميمات أنواعها ، فالباخرة (السعيدية) مثلا ، كان بها من الأماكن المخصصة للركاب ، ما كان يتيح لها التقسيم بين درجاتهم ، حيث البرنجي يوشو « درجة أولى » والايكنجي (الثانية) ثم الكورتة أو الكويرتة وهى « الدرجة الثالثة » ، علاوة على أماكن البضاعة والمطابخ وغيرها (٧٨) ، وفي روايته عن الباخرة « الزقازيق» ذكر محمد بيرم التونسى ، أن الدرجة الأولى مثلا كانت توجد بها حجرتان ، وأماكن للصلاة ، ولكنه لم يحدد أبعادها (٧٩) .

واذا كان لم يتم العثور على وثائق تفصيلية ، للمواصفات التى كانت تطلب البحرية التجارية المصرية تنفيذها لكل باخرة على حدة ، الا انه من خلال بعضها يمكن رصد صورة عامة مجملة ، فالشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية حين أوصت الشركة الشرقية P. & O على تصنيع بواخر لحسابها ، حددت فى قرارها بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) بعضا من تلك الأوصاف المطلوبة فى التصميم ، وبما نصه : ـ

« .. ستة وابورات تكون آلاتهم وماكيناتهم ، رسم وموافقة بعضهم بدون اختلاف ، حتى ان احتاج الحال لنقل ماكينة من وابور الى وابور ، فلا يكون هناك مانع ، وأن تكون الماكينة من الطرز الجديد المعلوم ، التى

---

(٧٥) الادميرالية البريطانية : التخصص فى الفن البحرى ، ترجمة محمد وسيم غالى وآخرون ، الدار القومية ، ط ١٩٦٤/١ ، ص ص : ٧٦٦ ، ٧٦٧ .

(٨٦) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٦١٨ .

(٧٧) راجع ملحق رقم (٢) بيانات السفن .

(٧٨) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : محفظة (٢٥ داخلى) ، وثيقة بتاريخ ١٥ جا (جمادى ثانى) ١٢٧٩ هـ (ديسمبر ١٨٦٢) ، كشف عن وابور السعيدية سوارية رشيد قبودان .

(٧٩) محمد بيرم الخامس التونسى : صفوة الاعتبار بمستودع الأمصار والأقطار ، تحقيق محمد قشيشة ، ج ٤ مصر ط ١٣٠٣/١ هـ ، ص : ١٣٤ .

لا تأخذ فحم زيادة مع سرعة المسير ، ويكون بكل وابور منهم آلة لطلوع ونزول البضايع ، وكذا لطلوع ونزول القلوع (الأشرعة) والمرسى ، والى تدوير استعمال الدفة ، وادارة تلك الآلة بماكينة وادارة الماكينة بقزان مستقل مخصوص على قدر ادارتها ، ويكون جميعهم برفاص ، ولهم أيضا قلوع قماش ، ومحل العامود الأعلى يكون خالى من حوله ، بدون اختلاط مع البضاعة ، حتى يكون ظاهر العامود المذكور للنظر دواما ، واذا حصل به خلل يبقى مدروك أعماله (يمكن تدارك اصلاحه) بدون مشقة ٠

والستة وابورات ٠٠ قوة كل منهم بحسبما ينظر بـه الموافقـة ، بمناسبة الرسم ، فمنهم أربعة للبحر الأبيض (المتوسط) ، ونقسيماتهم من أوض ونحوه ، يكون بحسب ما يتلاحظ لسعادة المدير وفردريكو بك ومن يلزم ، ويكون منهم أوض برنجي وايكنجي نمرة ومحلات (أماكن) للنساء خاصة ، لأجل عدم مدخلهم (تداخلهم) مع الرجال ، ووابورين للبحر الأحمر يكون بكل منهم ثلاث طبقات ، والأولى ظهر المركب ، ومن تحتها طبقة (درجة) أولى ، ومن تحتها طبقة ثانية ، والطبقات المذكورة تكون صـــالة بدون تقسيم محلات بهم ، وانما يكون لهم شبابيك من الأجناب ، ومناور فى الأعلى فى الطبقة التى لم يكن فتوح شبابيك بهم ، بسبب قربهم من الماء ، ثم بالوسط مراوح يدورو(*) بآلة لجذب الهواء عند دوران (تشغيل) الوابورين ، ولا مانع من أعمال أكم (عمل بضعة) أوضة ، الى برنجي نمرة بأول طبقة ، وتكون تلك الأوض بآخرها ليس بالأجناب ، وبهم محلات الى النور (مناور) وتمام ما يلزم يكون بمطابقة الرسم ٠٠ وبورودهم يجرى استلامهم ٠٠ » (٨٠) ٠

وفى موضوع لاحق ترد تفاصيل آخرى عن وابورين كبيرين لتشغيلهما بالبحر المتوسط ، فيذكر النص « ٠٠ حمولة كل منهم ألف وخمسمائة طونولاته ، أو بحسب ما ينظر به الموافقة ، وظهره كمراكب السواح بدون برنجي وايكنجي نمرة (أى درجة موحدة) ، ويكون لهم قلوع قماش ، ورسمهم وطولهم وعرضهم وارتفاعهم كرسم الكبيرات الجارى استعمالهم بطرف القومبانيات الانكليزية ٠٠ » (٨١) ٠

فاذا كانت هذه هى الصـــورة التى تسـجل المطلوب توافره فى الوابورات المشتراة ، الا آنه وجدت أيضا اشارات تفيد اجراء تعديلات فى

(*) هكذا بالنص الأصلى والكلمات التى بين الأقواس من الباحث ٠

(٨٠) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية القومبانية المصرية باعتماد محمد حليم باشا ، البند الأول ٠

(٨١) المصدر نفسه : البند الثانى ٠

بعض السفن العاملة ، من ذلك ما تم بشأن وابور الجعفرية الذى وافق الخديوى على إعطائه للشركة المصرية ، وذلك بعد تغيير ماكينته الى أخرى أحدث ، وقد أبطلت فيه أماكن الركاب بالدرجتين الأولى والثانية ، وجعلت للبضائع ، بينما جعل البديل عنها فوق الكويرته أى على السطح (٨٢) .

أما ما يمكن ملاحظته ، من هذه الاشارة ، ومن النص السابق ، فهى عدة استنتاجات فى مقدمتها ، وجود قصور في الامكانيات المصرية لانتاج مثل هذه السفن ، ولعل ذلك كان بسبب قصور امكانيات ترسانتى الاسكندرية وبولاق حينئذ ، أما من حيث ما يتصل بالوابورات فهى مايلى : —

أولا : كان يتم تحديد المواصفات المطلوب توافرها فى الوابورات المزمع شراؤها مسبقا ، وكان يراعى فى الطلب عدة تفاصيل تتصل بامكانيات الوابورات والركاب والبضائع ، مثلما يراعى محاولة توافق تصميماتها حتى يمكن نقل آلاتها فيما بينها ، ولا شك كانت هذه سياسة جيدة ، لأنها توفر البدائل من قطع الغيار فى حالات الاصلاح .

ثانيا : يلاحظ أن مواصفات الوابورات ، كان يراعى فيها الظروف الاجتماعية ، ففى البحر الأحمر ، كانت توجد الدرجات المتفاوتة الأجر ، مثلما وجد الفصل بين الرجال والنساء ، ويرجح ان ذلك كان مرتبطا بموسم الحج ، حيث كانت تتواجد خلاله فئات متفاوتة المستوى الاجتماعى من المسافرين وذلك عكس البحر المتوسط الذى كان تنشط به حركة السياحة ؛ سواء من الخارج أو سفر المصريين للسياحة على شواطىء البسفور (*) ، ولم تكن تتوفر مثل هذه الحركة فى البحر الأحمر ، التى كانت تتم فيه الانتقالات لأغراض الحج أو التجارة .

ثالثا : اذا كانت هذه النصوص ، قد سجلت قصورا فى امكانيات الانتاج ، فانها تسجل حقيقتين ، أولاهما وجود عناصر بشرية فى مصر ، لديها الخبرات الفنية ، التى تؤهلها للحكم على أحدث التطورات الفنية العالمية فى الملاحة ، وهذا يوضحه الاشراف والمطابقة من قبل لجان الشركة (٨٣) .

---

(٨٢) — : وثيقة بتاريخ ٥ جمادى ثانى ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) ، قرار جمعية مؤسسى القومبانية المصرية ، البند الخامس .

(★) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى العنصر الخاص «حركة الركاب» فى الفصل السابع .

(٨٣) فى اشارة وثائقية لهذه اللجان أنها كانت تضم ناظر ديوان العموم ، ناظر ديوان البحرية ، ناظر ديوان الواردات باشمهندس عموم الشركة بالاضافة الى بعض فنى الشركة .

— : عزيزية : محفظة قرارات مجلس ادارة القومبانية العزيزية ، ملف قرارات ١٢٨١ هـ ، وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) قرار المجلس عن ترتيب مرور الوابورات المزمع تسييرها .

أما الحقيقة الثانية ، فهى أن مصر حرصت بالفعل ، على وجود أحدث الوابورات لديها ، وهذا توضحه الاشارة الخاصة للوابورين الكبيرين ، بأنهما يكونا « كرسم الكبيرات الجارى استعمالهم بطرف القومبانيات الانكليزيات » ، وذلك يعنى الحرص على مواكبة التطور العالمى ، ولعلها كانت احدى سمات العصر منذ عهد سعيد باشا ، والتى لم تتوقف فى عهد اسماعيل باشا ، ولكن كانت فى استيراده وليس انتاجه .

أما اذا كانت هذه النصوص لم توضح البيانات التفصيلية ، فلم يكن معنى ذلك اغفال أوامر الشراء مثل هذه الأمور ، ولكن لأن القرار الذى كان يتم اتخاذه ، فقد كان يصدر كاطار عام فى بعض الأحيان ، وقد يحوى تفاصيل أكثر فى أحيان أخرى ، وهو ما نلاحظه فى قرارات العزيزية عكس الشركة المصرية السابقة ، وذلك نتيجة الخبرات المكتسبة فى مجال الادارة ، ففى وثائق العزيزية وأول قراراتهـــا بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) الخاص بشراء وابورات مزمع تسييرهـــا ، يرد النص التفصيلى الآتى : —

« .. يلزم ايجاد أربعة للبحر الأسود كسم (تصميم) واحد . وهيئات واحدة وقوة واحدة ، وأوصاف كل منهم كما يأتى ، وهو طول مايتان وعشرون قدم (*) فى القرنية ، والعرض اثنين وثلاثين قدم من داخل ، والعمق بما يناسب ذلك ، وقوة حصان من مايتان وعشرون لغاية مايتان وأربعين ، وحريق (استهلاك) الفحم يكون من اثنى عشر تونيلاطات لغاية خمسة عشر فى كل أربعة وعشرون ساعة ، ويكونوا بدولاب ليس برفاص (**) ، وبهم قلوع قماش . وتند (مظلات أو مظللات) قماش مجمع (متصل) ، ويسير فى الساعة الواحدة فى قلب بعضه (متوسط) اثنى عشر ميلا (فى الساعة) ، وبه قمرات برنجى درجة (كبائن درجة أولى) لزوم خمسين شخص ، ومن ضمنهم محل الى الحريمات (النساء) ، وكذا أيكنجى درجة شرحه (درجة ثانية بها مكان للنساء) ، وفوق الكورتية (السطح) قمرات (كبائن) الى السوارى (القائد) والمهندسين والضباط (من الطاقم) بأجناب الدواليب ، وباقى الكورتية تكون نظيفة (بدون كبائن) الى ركاب الدرجة الثالثة ، والعنابر الى البضائع (عنابر البضائع) ،

(*) القدم المطلوب هنا على حسب الانجليزى ، حيث شركة اللويد للتامين البحرى فى موطن البناء ، وقد كان مساويا ١٢ بوصة = ٣٠٥ ر٠ متر أى ٥ر٣٠ سم ، والمتر ٢٨٠ر٣ قدم .
— الادميرالية البريطانية : الفن البحرى .. ، جـ ٢ ، ص ، ص : ١٣٣٣ ، ١٣٤٢ ، ١٣٥٣ .

(**) يرجح أن الدولاب من طريقة عمله التى تقوم على تقليب الماء من الأمام للخلف ، بينما الرفاص يدفعه للخلف ، وكلاهما ينتج عنه الدفع للمسير ، وقد وجد كلا النوعين فى البحرية التجارية المصرية .

تكون تأخذ بضاعة أقله (حمولة صافية) سبعماية تونيلاطة خلاف مخزن الفحم ، ومخزن الفحم يكون يأخذ كفاية عشرة أيام وبه ولشين (آلتان رافعتان) لنزول وطلوع (شحن وتفريغ) البضايع ، وقزان (مرجل بخارى) الوابور من قوة مايتان وأربعين حصان لغاية مايتان وخمسين حصان » (٨٤) ٠

وفى ذات الاطار التفصيلي وردت نصوص أخرى ، وهى تكفى الى حد كبير فى رسم الصورة التى بدا من خلالها شكل وتصميم السفن البخارية ، حيث ارتبط ذلك بنوعية تشغيلها ومواطن نشاطها ، علاوة على اتساقه مع اجمالى بياناتها ، حيث يحدث ثمة تفاوت بين كل واحدة وأخرى ، تبعا للبيانات التى تحددها الشركة أو المصلحة ، ويترتب على ذلك وجود البواخر الكبيرة والمتوسطة والصغيرة ، بيد أنه لم يوجد مثل هذا التقسيم الدقيق فى تصنيفات الوثائق (*) ، وانمـــا كانت ترد البيـــانات للوابورات مجتمعة (٨٥) ، ويشار فى بعض الوثائق الى الوابورات العظام فقط ، تبعا لقوتها وأبعادها وحمولاتها دون تحديد للمتوسطة أو الصغيرة من الباقين وفى مقدمة تلك الوابورات العظام كانت « البحيرة ، الدقهلية ، الشرقية ، الرحمانية » ، وقوة كل منها ٣٥٠ حصان (٨٦) ، ثم تليها السفن الأخرى ، حيث كان يؤثر ذلك في اجمالى أفراد الطاقم والتخصصات اللازمة لتشغيلها ، مثلما يؤثر فى طاقة وكفاءة عملها البحرى ٠

واذا كان من الضرورى وضع ترتيب للسفن البخارية ، فان ذلك تعترضه بعض الملاحظات التى أمكن رصدها فى ملحق البحث ، وأهمها عدم التناسق بالضرورة بين القوة والحمولة ، مثلا وابورى الدقهلية والبحيرة قوة كل منها ٣٠٠ حصان ، بينما حمولة أولهما ١١٨٠ طن وثانيهما ١٠٢٣ ،

---

(٨٤) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : وثيقة بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية ، البند الأول ٠

(*) تصنف بحوث البحرية التجارية الحالية السفن الى عدة أنواع ، تبعا لغرضها وخط سيرها وحمولتها وطريقة تمييزها كما يلى : سفن الركاب ، سفن الركاب والشحن ، سفن نقل المواد ، سفن الساحل ، سفن الصيد ، وهناك بحوث أخرى تصنف النوع الواحد كمجموعة الى اقسام مثلا سفن البضائع (الجافة ـ الحيوانات الحية ـ الثلاجات ـ العبارات أو المعديات ـ نقل المواد السائلة) ٠

ـ عثمان احسان : تمييز السفن الحربية ، مجلة الأســطول : العدد السابع السنة الثانية ، يولية ٨٩٥٤ ، ص ، ص : ١٩ ، ٢٠ ٠

ـ أسامة محمد عدلى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٣ ـ ٥ ٠

(٨٥) تفاصيل البيانات ملحق رقم (٤) « بيانات السفن » ٠

(٨٦) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، ملف ١٢٨٣ هـ ، قرار بتاريخ ١٦ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (يولية ١٨٦٦) ٠

وفى الوقت نفسه الرحمانية بقوة ٣٠٠ حصان بينما حمولته ١٣٠٠ طن لدى البعض ، أى أقل فى القوة عن طنطـــا ولكنه أكثر فى الحمولة ، ونفس الشىء بالنسبة للأبعاد والمساحات المختلفة الخاصة بالطول والعرض والعمق ، ومقدار المغمور فى الماء من المقدمة والمؤخرة ، وسعة الماكينات وما تحرقه من الفحم ، وكذلك السرعة وغيرهـــا من مختلف البيـــانات الواردة (٨٧) ، وهو ما أشارت له الأوامر العالية الصادرة بخصوص تقدير يوميات ايجار هذه الوابورات فى المأموريات الخاصة بالحكومة ، ولذلك كانت قيمة الايجار لكل وابور على حدة حسب الاتفاق ، وليس تبعا للقوة والحجم ، وقد وضح ذلك فيما نصة : ــ

« ٠٠ أن تقدير اليومية (الأجر اليومى) ، ليس هو بحسب هيئة الوابور والزخرفة ، ولا بحسب القوة ولا بالحمولة ، لأنه تلاحظ وابور قوة ماكينته قليلة وحمولته كبيرة ، وبهذا يكون مسيره قليل ، وتلاحظ حمولته تكون قليلة وقوته كبيرة، وسريع المسير ، ولكن لم يأخذ شحنة كافية مثل خلافه ، ولذلك جرى تقدير يوميتهم بالتعديل بحسب ما يسع كلا منهم ، ويستحسن بملاحظته السرعة واستقلال المسير ٠٠ » (٨٨) ٠

فاذا كان هذا النص ، يوضـــح ان الاطار الذى ارتضته الحكومة لاحتساب أجرة يومية الوابورات ، كان يتم تحديده على أساس الحمولة الصافية التى يتم نقلها بسرعة وفى أقل وقت ، فانه يوضح أيضا ان بناء وتصميم السفن كان يؤثر على كفاءة عملها واقتصاديات تشغيلها ، من حيث قدرتها على استيعاب الحمولات وتحقيقهـــا عامل السرعة تبعا لقوة الآلات ، ومع ذلك تبدو ثمة ملاحظة هى أن قياس التطور فى تصميمات السفن التجارية ، لا يمكن رصده من خلال البناء والقوة والحجم والسرعة والاستهلاك فقط ، رغم أنها أهم جوانب القياس ، وانما ينبغى أيضا رصد التجهيزات الفنية من الأدوات والآلات الملاحية التى تم ادخالها بالسفن ٠

(ب) الآلات والأدوات الملاحية :

برز من هذه التجهيزات الكرونومتر حسبما جاء فى الوثائق ، ثم آلتى البارومتر والترمومتر على حـد قول سرهنك أحد قادة السفن فى البحرية التجارية المصرية ، ثم أشار البعض لأجهزة أخرى منها آلة السدس

---

(٨٧) الملحق رقم ٤ ٠

(٨٨) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، ملف ١٢٨٣ هـ ، وثيقة نمرة ١١٢ بتاريخ ٢ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) ، صور أمر عالى صادر للمالية ، وسيتم تناول المزيد حول هذا الموضوع فى الفصل السابع ، عنصر « دور البحرية التجارية فى المأموريات الخاصة بالحكومة » ٠

والبوصلات والتلسكوبات ، ثم أدوات لقياس الزوايا وآخر لضبط الآلات ، بالاضافة الى أدوات الاضـاءة فى الاشـارات الليلية والخرائط البحرية وغيرها ، مما يساعد على سير وتأمين حركة السفن ٠

فالبنسبة للكرونومتر Chronometer (*) اعتبره البعض من أهم الأجهزة الملاحية التى تم اختراعها فى القرن الثامن عشر ، وكان عبارة عن ساعة لقياس الوقت يمكنها تحديد خطوط الطول ، وقد ذكر سرهنك أنه كان من الساعات المستعملة عند الملاحين وفى كافة السفن ، وهو « ساعة محكمة الصناعة مضبوط الحركة » ، ويعتمد تشغيله على قياس المعدل الحرارى للمنطقة التى تبحر فيها السفينة ، وذلك عن طريق عمودين من معدنين مختلفين هما النحاس الأصفر ، والصلب ، حيث تختلف درجة تمدد وانكماش كل منهما ، ويكونا متصلين ببندول خاص فى الكرونومتر ، يعطى مؤشرا للمنطقة التى تتواجد بهـا السفينة عن طريق الحرارة أو البرودة التى تصـله من العمودين ، وعن طريق ذلك يتم تمييز مواقع الرحلة (٨٩) ، التى يتم اثباتها فى دفتر خاص بالسفينة « جرنال » ، لتكون مرجعا بعد ذلك ٠

وعلى الرغم من أن بنت بطوطة ، قد ذكرت ان الساعات الكرونومتر كانت تصنع فى ورش ترسانة الاسكندرية فى عهد محمد على (٩٠) ، الا أن وثائق البحرية التجارية فى عهد سعيد باشا ، أشارت فى نوفمبر ١٨٦٠ الى ضرورة شراء ساعتين كرونومتر من تلك المستخدمة فى سفن الشركة الشرقية P & O، كما أشارت أيضا الى أنه سيتم ارسال كرونومتر آخر موجود لدى المسيو ديرفيو لحساب المجيدية ، الى انجلترا لاجراء

(*) الكرونومتر : تمكن من اختراعه جون هاريسون John Harison ١٦٩٣ ــ ١٧٧٦ المولود فى يوركشاير ، وذلك بين عامى ١٧٣٦ ، ١٧٣٩ ، وكان اختراعه الأول يزن نحو ٧٢ رطلا ، ذو معادل حرارى يتصل ببندول ــ الكرونومتر ، وتمت تجاربه المرضية عام ١٧٣٩ ، ثم طرأت عليه تطويرات لاحقة ، وحل نهائيا بدلا من الساعات التى كانت عبارة عن زجاجات رملية ٠

ــ الاسـطول (مجلة) : العدد ٣٣ السنة ١٠ ، أغسطس ١٨٦٢ ، ص ــ ص : ٦٢ ــ ٦٥ ، ــ الفونس حبيب صادق « تاريخ الملاحة » ، الاسطول : العدد ٢٧ السنة ٩ فبراير ١٩٦١ ، ص : ٢٢٠ ، ــ د٠ محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ، ص ص : ١٩ ، ٢٠ ٠

(٨٩) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ص ص : ٢٥ ، ٥٦ ٠

(٩٠) بنت بطوطة : صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا ، دمياط ، مصر د٠ت ، ص : ٨٥ ٠

اصلاحاته وضبطه (٩١) ، كما جاءت اشارات أخرى فى الفترة اللاحقة حتى نهايات عهد سعيد باشا تفيد ارسال ومجىء كرونومترات أخرى الى ومن انجلترا بعد اصلاحها (٩٢) ، والاشارات على هذا النحو تكشف عن قصور فى امكانية تصنيعها فى مصر ، وكان ذلك من جراء الانتكاسة التى لحقت بالملاحة بعد عهد محمد على ، ولكنها توضح أيضا الاتجاه لشركات الملاحة الانجليزية ، ويرجح أن ذلك كان نتيجة التفوق ، ونظرا لكون انجلترا موطن اختراع الكرونومتر ، أو أن ذلك كان جزءا من توجهات الادارة المصرية صوب انجلترا فى أعقاب تعريبها الذى قصد به تنحية دور الفرنسيين .

أما فى عهد اسماعيل فقد جاءت اشارة صريحة الى وجود امكانيات فنية وبشرية لديها القدرة على الاصلاحات والصيانة ، من ذلك ما ذكره سرهنك عن الاصلاحات البحرية فى ذاك العهد « .. من أن نظارة البحرية وقتئذ ، رأت أن ساعات الكرونومتر الموجودة بكافة بواخرها تحتاج الى التصحيح فى أغلب الأوقات لضبط أرصادها وحسابها فى مدة اسفارها ، فقررت انتخاب أحد الضباط ، فانتخب الصاغقول أغاسى مصطفى قبودان شاهين . وسلمته جميع ساعات الكرونومتر فى نحو ١٢٨٦ هـ/١٨٦٩ م ، وأصدرت منشورا تعلنهم بذلك ، فصارت تلك السفائن عند عودتها الى المينا ، ترسل جميع ساعاتها له لتصحيحها .. » .

ثم يكمل النص ذاته أن ذلك لم يكن مؤقتا وانما رأى عبد اللطيف باشا ناظر البحرية حينئذ ، انه لتعميم الفائدة ، أصدر أمرا باقامة عامود فوق سطح المدرسة البحرية ، وذلك لاجراء الاصلاحات دوما (٩٣) .

ولا شك فقد كان ذلك نتاج عملى للجهود التى بذلت للنهوض بالملاحة المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، وتجدر الاشارة كذلك الى أن الجهود

---

(٩١) دار الوثائق (خدمات — مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى الادارة ، سايرة بتاريخ ٣ نوفمبر ١٨٦٠ ، من المدير الى الخواجة بيثون وكيل الشرقية P&O باسكندرية ، ص : ١٥٩ .

(٩٢) — : سجل م/٦/٤/٣ قيد تحريرات صادرة وواردة عربى الادارة ، رقم ١٣٥ فى ١٣ جا (جمادى ثانى) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) وارد من رحمى قبودان معاون القومبانية الى المدير ، ص : ١٠ ، — سجل م/٦/١/٨ صادر الادارة ، سايرة بتاريخ ٨ مايو ١٨٦١ ، من المدير الى القبودان لورانس زرب مأمور سفرية وابور جدة ، ص : ٢٨٩ ، — سجل م/٦/٤/٥ صادر ووارد عربى الادارة ، سايرة بتاريخ ٧ نوفمبر ١٨٦٢ ، من وكيل القومبانية الشرقية باسكندرية الى المدير ، ص : ٦١ ، — سجل م/٦/١/٥ وارد وصادر عربى افرنكى ، بتاريخ ٢٠ نوفمبر ١٨٦٢ ، ترجمة خطاب بالفرنسية من مدير الوابورات الميرية الى وكيل القومبانية الشرقية P&O باسكندرية ، ص : ١٢٤ .

(٩٣) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ج ٢ ، ص : ٥٥ .

ذاتها أثمرت في تمكين ترسانة الاسكندرية من بناء السفن ، وان كان جل اهتمامها قد انصرف الى الحربية على حساب التجارية ، حيث لم يشر لهذه الأخيرة سوى للبخاريتين مسير وسمنود فى أواسط عهد اسماعيل باشا ، ولكن أوضحت عملية بنائها وجود قصور فى امكانياتهما ازاء بعض التجهيزات ، فقد قامت باستيراد « ماسورة » لكل منهما ، لم يكن متاحا تصنيعها في مصر (٩٤)٠

وازاء هذا التطور ، يمكن القول باستيراد بعض تجهيزات السفن التى كان يجرى تركيبها فى الترسانات المصرية ، واذا كانت لم ترد اشارة تصنيع الكرونومتر والأجهزة الأخرى فى عهد اسماعيل باشا ، الا أنه على الأرجح تبعا لاشارة بنت بطوطة امكانية تحقيق ذلك ، خاصة وأنه تم فى عهد محمد على ، وكان لا يزال بعض رجال بحريته موجودا فى فترتنا ، وفى مقدمتهم عبد اللطيف باشا ناظر البحرية وأحد مؤسسى الشركات البحرية ، وكان قد تولى الاشراف على ترسانة الاسكندرية فى أخريات عهد محمد على (٩٥) ، ومن ثم كان تبوأ هذه العناصر أمر النهضة البحرية ، بمثابة استرداد لخبرات الماضى ، وساعدهم على ذلك التشجيع الخديوى ٠

أما اذا عرضنا لبقية نوعيات تلك الأجهزة التى زودت بها السفن ، فقد كان البارومتر Barometer على حد قول سرهنك « ٠٠ آلة معدة لقياس ضغط الهواء ٠٠ على أشكال متعددة منه ما يسمى البارومتر ذى الطشت ، عبارة عن أنبوبة زجاجية مركبة على لوح من الخشب مقسم الى أقسام ثم بارومتر فورتين كالسابق ، ولكنه سهل النقل ، وزجاجته مثبتة بين قطع معدنية ، وله عضادة تتحرك بمسمار ، يرتفع الزئبق أو ينخفض عند حدوث تغير الهواء ، ومنها البارومتر ذو المص ، من أنبوبة منحنية ذات فرعين فرع طويل مغلق يقوم مقام البارومتر الأول ، والثانى مفتوح ويقوم مقام الطشت » (٩٦) ٠

وعلى الرغم من أن البارومتر تم اختراعه فى النصف الأول من القرن السابع عشر (*) ، الا انه كان يخضع للتطوير الى أن وضعت أسسه

---

(٩٤) السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٧١ ٠

(٩٥) ٠٥ محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦٢٧ ٠

(٩٦) اسماعيل سرهنك : المرجع السابق ، ج ٢ ، ص : ٥٩ هامش (١) ٠

(*) الترمومتر : تمكن من اختراعه الايطالى تورشيلى Torricelli تلميذ جاليليو ، واعتمد فى اكتشافه على التغيرات التى تحدث للزئبق بفعل تغيرات الهواء ، وقام بنشر ملاحظاته عام ١٦٤٥ ومات قبل جنى ثمار تجاربه ، فأكملها الفرنسى باسكال Pascal ، وأتم الاختبارات فى ١٩ سبتمبر ١٦٤٨ م ، وتوالت التطويرات بعد ذلك حتى عرف حاليا بالبارومتر الزئبقى Mercurial Barometer ، والبارومتر المعدنى =

القياسية التى توضح حركة المركز البارومترى للعواصف فى أواسط القرن التاسع عشر ، حين شكلت حكومة هولندا عام ١٨٦٠ لجنة لمراقبة الهواء ووضع علامات للعواصف واقتدت بها انجلترا عام ١٨٦١ وفرنسا عام ١٨٦٣ (٩٧) ٠

أما الترمومتر Thermometer فقد كان جهازا لقياس الحرارة باستخدام الزئبق ، وكانت أولى تجاربه عام ١٦٢١ م ، ثم طرأت عليه تعديلات كان أهمها من جانب « فارنهيت » فى امستردام عام ١٧٢٠ ، وانتشر فى أوربا أوائل القرن التاسع عشر (٩٨) ٠

واذا كانت السفن التجارية المصرية قد استخدمت هذه الأجهزة الوافدة من أوربا موطن اختراعها ، فانها استخدمت كذلك أجهزة ملاحية عرفها العرب من قبل ، ولكن جاءتها بعد التطوير الأوربى ، ومنها آلتى السدس والبوصلة ، فآلة السدس Sextant التى كانت تستخدم فى قياس اتجاه وارتفاع الأجرام السماوية ، أو بمعنى آخر مكنت الملاح من معرفة موقع السفينة بالنسبة لدوائر العرض عن طريق رصد الأجرام السماوية وقياس زوايا ارتفاعها فقد كانت تطويرا للاسترولاب Astrolbe الذى استخدمته الملاحة العربية (*) ، وجاء ذكره فى المراجع الأوربية بعد ذلك فى القرن الحادى عشر الميلادى ، واستخدمه هنرى الملاح فى منتصف القرن الخامس عشر الميلادى ، ومنذئذ شرعوا فى التطوير باختراع آلات أخرى تستمد عملها من نظم الاسترولاب ، كآلة ربع الدائرة التى استخدمها الملاح البرتغالى ديجو جوميز Diego Gomez عام ١٤٦٢ ، وقد بدأ التطوير البرتغالى ريجيومونتانوس Regiomontanus عام ١٤٦٨ م ، ثم توالت الجهود الى أن تمكن الانجليزى روبرت هوك Robert Hooke عام ١٦٧٤م من اختراع جهاز متطور اعتبره البعض أساس نظرية السدس الحديثة ،

= Aneroid Barometer ويطلع عليه أيضا البارومتر الجاف ٠ ــ المزيد : اسماعيل سرهنك : المرجع نفسه ٠ ص : ٥٩ ٠

ــ الادميرالية البريطانية : الفن البحرى العام ، جـ ٢ ، ص ــ ص : ١٣١٦ ــ ١٣٢١ ٠

ــ محمد وسيم غالى : مرجع سابق : ص ــ ص : ٥٥٤ ــ ٥٦٨ ٠

(٩٧) اسماعيل سرهنك : المرجع نفسه ، ص : ٥٩ ٠

(٩٨) نفس المرجع والصفحة ، ــ محمد وسيم غالى : المرجع السابق ، ص ــ ص : ٥٦٥ ــ ٥٧٠ ٠

(*) يرى البعض أن الاسترولاب جاء ذكره قبل الميلاد فى تسجيلات ابولونوس فيلسوف برجا ، عام ٢٤٠ ق٠م ، وهيباركوس عام ١٥٠ ق٠م الا أن آراء أخرى ترى أن الاسترولاب آلة يونانية يعزى ابتكارها لمدرسة الاسكندرية فى القرن الثانى الميلادى ، وقد تم تطويرها على أيدى العرب واليهم يعزى ابتكار الاسترولاب المكمل وكان عبارة عن قرص معدنى مقسم الى ٣٦٠ درجة ، وبه أجزاء يقال لها « العلاقة » حلقة يعلق بها رأسيا ، =

ثم تمكن اسحق نيوتن Issac Neuaton فى تاريخ لاحق من تصميم وتقديم آلة السدس الحديثة Sextant ، وقد طرأت عليه تطويرات أخرى ، كان أهمهـا على يد الانجليزى جون هادلى John Hadley عام ١٧٣١ م ، وقد كانت هذه الأجهزة خشبية ، ثم استخدمت المعادن ومن أهمها النحاس والبرونز أوائل القرن التاسع عشر (٩٩) .

أما البوصلة ، وهى التى أثير الجدل التاريخى حول موطنها الأصلى ، الصين أم بلاد العرب ، واشارة دوائر المعارف الى غموض أصل مقابلها الانجليزى Compass (*) البعيد عن اللفظ عند العرب « بيت الابرة » أو « الحقة » أو « الدايرة » ، وفى الايطالية Bussola ، فقد انتهى الدكتور أنور عبد العليم فى نتائج تحقيقاته التاريخية ، الى أن العرب هم الذين عرفوا خاصية مغنطة الابر وقطع الحديد بحجر المغناطيس منذ القرن التاسع الميلادى ، على نحو يسبق أقدم نص صينى معروف لخاصية المغنطة بنحو قرن من الزمان ، وأن العرب والفرس قد استخدموا الابرة المغناطيسية فى

= « العروة » تشبك فيه الحلقة « الكرسى » جزء بارز من المحيط « العضادة » مسطرة تدور من المركز على المحيط ، « الهدفتان » وهما صنجتان صغيرتان قائمتان على العضادة بزوايا قائمة بكل منها ثقب يقابل ثقب الأخرى ، ثم « قوس الارتفاع » وهو المرسوم على ظهره الأجزاء ، ثم منطقة البروج اثنى عشر قسما غير متساوية بها أسماء الأبراج السماوية ، وتقوم نظرية العمل على أساس اسقاط أشعة الشمس التى تلتقى بالثقبين وتبعا لمروره بعد تحريك العضادة ، وما يقع عليه طرفها من الأجزاء يكون الارتفاع ، وقد عدلت الأشكال الحديثة فى آلة السدس ، كما استخدمت منها مرآتين عاكستين فضلا عن استخدام المعادن والمعادلات الحسابية .

ـ د. أنور عبد العليم : المعارف البحرية وتطور الملاحة المصرية « تاريخ البحرية » ، ص ـ ص : ٢١١ ـ ٢١٤ .

(٩٩) للمزيد : نفس المرجع والصفحات ، ـ أحمد كمال الطويجى : النقل البحرى (١٩٥٩) ص : ٦٠ ، ـ محمد كمال عباس الديدى : لمحات من تاريخ بعض الآلات والأجهزة البحرية ، الأسطول : العدد ٣٠ السنة ٩ نوفمبر ١٩٦١ ، ص ـ ص : ٥٨ ـ ٦٤ ، ـ محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ، ص ص : ١٩ ، ٢٠ . ـ وضاح أحمد فهمى : « المجمع الملاحى » ، الاسطول : العدد : ٧٣ السنة ٢١ فبراير ١٩٧٣ ، ص ـ ص : ٩٨ ـ ١٠١ .

(*) يذكر البعض أن أقدم تعليمات للملاحة صدرت باسم Compasso كانت عام ١٢٥٠ هـ ، وكانت خاصة بالملاحة فى منطقة البحر المتوسط ، كما أن أول من ذكر شيئا واضحا لديهم عن الابرة المغناطيسية كان الكسندرنيكا Alexander Necham سنة ١١٨٧ م ، وكان الملاحون قبل هذا التاريخ يعلمون انها تشير الى النجم الدليل Lade Star ، ويعزون ذلك الى ما أسموه عاطفة الحب الشديد Falling in Love بين الابرة واتجاه النجم .

ـ أحمد طه الجندى : « صفحات من التاريخ » : الاسطول : العدد ٢٠ السنة ٥ أكتوبر ١٩٥٧ ، ص : ٧٨ .

الملاحة لأول مرة ربما فى القرن العاشر الميلادى ، ثم شرعوا فى تطويرها ، الى أن كان التطوير الهام على يد أحمد بن ماجد فى النصف الثانى من القرن الخامس عشر الميلادى ، وذلك بتجليس الابرة المغنطة على محور لتدور أفقيـــا فوق قرص دائرة الرياح ويثبت الجميع فى « حقة » أو « صندوق » ، ثم انتقلت فكرة الابرة المغنطة التى كانت تطفو فوق الماء - وكانت تستعمل لدى العرب قبل تطوير ابن ماجد - الى أوربا خـلال الحروب الصليبية الأولى ، وتطورت الى ما يشـبه حقة ابن ماجد لدى الايطاليين فى أوائـل القرن السادس عشر الميلادى ، ولذلك فان كلمـة Bussola الايطالية تعنى « الحق » أو « الصندوق » ، وأطلقت على أول آلة عرفت من هـــذا النوع على يد الربان الايطـــالى فلافيوجيولا Flavio Giola بينمـــا كان اللفظ الفرنسى Calamite ويعنى البوصلة ، مقابلا لما كان معروفا قبل التطوير ، ويطلق على الضفدعة ، وتفسيره الصورة القديمة التى كانت تبدو عليها الابرة المغناطيسية التى كانت تثبت على عمودين فى ماء ، وشابهت هيئتها الضفدعة ، ومن ثم فاللفظ الايطالى هو المرادف لما عناه ابن ماجد .

أما بالنسبة للانجليزية Compass فليس بهـا نفس دقة مدلول اللفظين ، لأن الغرب ميزوا مدلوله عن اللاتينية بقولهم أنه يقصد به خرائط كانت توقع عليها الاتجاهات البحرية فى خطوط موازية لاتجاهات البوصلة ، ومن ثم لم تكن البوصـلة ذاتهـا ، وان ذلك كان مسـتمدا من نتـــائج عملهـا (١٠٠) .

وتذكـر البحـوث البحـرية أن البوصلة كانت مقسمة الى درجات وأقسام ، كل منها يحدد اتجاهها الى موقع متميز فى السير ، تبعا لحركة مؤشرها من الشمال المغناطيسى ، وقد اعتبرها البعض وسيلة دقيقة لتحديد خط السير واتجاه الأغراض ، وخاصة بعد أن شهدت فنون الملاحة منذ القرن الثامن عشر استخدام العمليات الحسابية فى قياس عدادات المسافة والسرعة (١٠١) ، وأن البوصلة قد ساعدت كثيرا فى وضع الخرائط الملاحية منذ القرن الثالث عشر الميلادى ، وغدت مع آلة السدس والكرونومتر من أهم مستلزمات الملاحة البحرية (١٠٢) ، وبالاضـــافة الى ذلك فقد

---

(١٠٠) د. أنور عبد العليم : مرجع سابق ، ص - ص : ٢١٩ - ٢٣١ .

(١٠١) للمزيد حول الطرق الحسابية لتشغيل البوصلة يمكن مراجعة : - الادميرالية الايطالية : الفن البحرى العام ج ٢ ، ص - ص : ١٦٠٩ - ١٠٩٠ .

(١٠٢) - أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى (١٩٥٩) ،ص ص : ٥٩ ، ٦٠ .

- الفونس حبيب صادق : « تاريخ الملاحة » الاسطول : العدد ٢٧ السنة ٩ ، فبراير ١٩٦١ ، ص : ٣٢ .

استخدمت السفن المصرية نظم الاشارات المتبادلة مع السفن (*) ، والتى تحقق قدرا من التفاهم الملاحي بين السفن فى عرض البحر منعا للتصادم وكذلك قامت ادارتها باستيراد أدوات اضاءة ليلية لزوم تجهيزاتها ٠

واذا كانت الترسانات والورش المصرية ، قد قامت بشراء هـذه التجهيزات وتركيبها ، أو التصنيع لبعض ما يلزم ، الا أن هـذا العرض يوضح والى حد ما ، الصورة التي بدت عليها السفن البخارية ، من حيث تصميماتها وتجهيزاتها الفنية ، وبما يؤكد السفن التجارية المصرية مع التطور العالمى ، واستفادتها من ذلك في فترتها ٠

رابعا : تزويد السفن بالوقود :

أبرز استخدام البخار أهمية توفير الوقود اللازم لتشغيل السفينة ، وذلك لكون الوقود مصدرا للحرارة التى ينتج عنها البخر من المراجل أو القزانات ، والذى يؤدى بدوره الى تشـغيل الآلات ،وقد كان الفحم هو المصدر الذى اعتمدت عليه السفن كوقود ، وبالاضافة الى الفحم كانت توجد عناصر أخرى منها ما يستخدم لزيادة الطاقة الحرارية ، أو يستخدم لصيانة الآلات الحرارية وغيرها ، وتمثلت هذه العناصر في الزيت الطيب والشحم ، ونظرا لهذه الأهميات ، كانت مسالة توفير الفحم والعنـاصر الأخرى تستحوذ على اهتمام ادارة البحرية التجارية ، سواء من حيث تدبير مواطن الشراء أو الاستخراج ، ثم وسائل الامداد ، بالاضافة الى مراقبة وترشيد الاستهلاك فى السفن ٠

فبالنسبة لمسالة توفير هـذه العنـاصر ، يبدو أن الزيت الطيب والشحم كان يتم الحصول عليهما من طرابلس الشام ، أو عن طريق موردين فى الاسكندرية ، وذلك اعتمادا على وثيقة أشارت الى ذلك بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) ، وقد أضافت أن الذى تم شراؤه من طرابلس ، كان أرجح عن الذى تم شراؤه فى الاسكندرية ، وتورد تفسيرا لذلك رخص الأسعار التى تقل بنحو ٣٥ فضة (بارة) في كل أقة من الزيت ، وتشير الوثيقة ذاتها انه تم منذئذ الاستغناء عن شراء الزيت والشـحم من الاسـكندرية ، ويتم الشراء الموسـمى من

(*) يعزى البعض استخدام اشارات الأعلام والرايات وفق نظم ملاحية محددة الى ويدال كمنيفلت سنة ١٧٨٠ ، ثم طرأت عليها بعض التعديلات ، وتجدر الاشارة الى أن لهذه النظم جداول يزود بها الملاحون ، وللمزيد عن نماذجها ٠

ـ الادميرالية البريطانية : الفن البحري العام ، جـ ٢ ، ص ـ ص : ٩٩٩ ـ ١٠٣٧ م

طرابلس (١٠٣) ، علاوة على ذلك جلبت بعض كميات الزيت من الدول الأوربية ٠

ولما كان كل من الشحم أو الزيت لا يعتبر أساس التشغيل البخارى مقارنة بالفحم ، كما أنهما أيسر نقلا وأقل حجما واستهلاكا فى السفن ، من ثم زاد هذا من قيمة تدبير الفحم لتلبية احتياجات السفن ، التى استلزمت انشاء مخازن على طول خط سير الرحلة البحرية ، لأنه وعلى حد ذكر الوثائق لم تكن مخازن السفن البخارية آنئذ من الاتساع الحجمى الذى يكفى لاستيعاب قدر استهلاكها ابان الرحلة الطويلة ، ولذلك كان يتم انشاء مخازن فى موانىء متوسطة تتزود منها (١٠٤) ٠

أما بالنسبة لتدبير الفحم اللازم ، فقد كان يتم تقدير الكميات المطلوبة عن طريق لجان من البحرية التجارية باشراف مدير العموم ، ولما كانت الوثائق لم تؤكد توافر كمياته فى المناجم المصرية ، على الرغم من بدء جهود اكتشافه عام ١٨٤٤ على يد فيجارى بك بالقرب من ادفو فى صعيد مصر ، فان عدم الجدوى الاقتصادية (١٠٥) ، جعلت الأنظار تتجه الى شرائه من الخارج ، وهو ما كان يتم بالفعل فى عهدى سعيد باشا واسماعيل باشا ، ولكن مع ملاحظة ان البحرية التجارية شرعت فى عهد أخيرهما فى البحث عن مناجم لها فى الأملاك العثمانية ٠

كانت غالبية الفحم المشترى من الصنف المعروف « نيوكاســتل » وكانت أنواعه تسمى « هرتلى » ، « روسست هيلى » (١٠٦) ، وكانت تشير الوثائق لهذه الأصناف أحيانا بمسميات « بكاريهارتلى » ، « ؤويستهارتلى » ثم « بورسهاتلى » بينما كانت تورد علاوة على صنف النيوكاستل ، صنفا آخر يطلق عليه « الكرديف » ٠

وقد كان متبعا للحصول على هــذه الأصناف او الأنواع ، أن يتم التعاقد مع موردين سواء كانوا أفرادا أو شركات ، بموجب عقود توقع بين الطرفين وفق شروط محددة ، وقد أبرز ذلك أحد تلك العقود ، وهو الذى تم توقيعه بين الشركة العزيزية والمسيو برسنج حلاجيان بتاريخ

---

(١٠٣) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة رقم ٧١٣١ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ : قرار مجلس ادارة القومبانية العزيزية ٠

(١٠٤) المصدر نفسه ٠

(١٠٥) محمد فتحى عوض الله : قصة الفحم فى مصر ، دار الكتاب العربى للطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص : ٥٣ ٠

(١٠٦) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٤ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى ، نمرة ٥ بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٧٩ هـ (سبتمبر ١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية الى عثمان قبودان معاون الوابورات الميرية ، ص : ٣٣١ ٠

١٧ محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) ، وجاء في تسعة بنود وخاتمة (١٠٧)، تضمن البند الأول تعهد المورد بتوريد كمية الفحم موضع الاتفاق خلال فترة زمنية محددة طبقا لدفعـــات شهرية ، وكانت الكمية ستة آلاف طونولاته يتم توريدها خلال عام من تاريخه ، بواقع خمسمائة طونولاته كل شهر ، وتتم المطابقة للكمية الموردة كل أربعة أشهر للتأكد من انها كانت ٢٠٠٠ طونولاته ٠

أما البند الثاني ، فكان يحدد الأصناف والأنواع ، ومقادير كل منها ، وما يتعلق باجراءات تسليمها من أمور ادارية ، وقد جاء به أن الفحـم المطلوب يكون مغربلا ، خالصا من الشوائب ، نصف الكميــة من صنف الكرديف والنصف الآخر من النيوكاستل ، وأن هذا الأخير يكون من المعادن المسماة بكاريهارتلي وويستهارتلي وبورسهارتلي ٠

وفيما يتعلق بالاجراءات فيجب أن ترسل بوليصة الشحن وبرفقتها شهادة تؤكد صحة الأصناف الواردة ويتم تسليمها لممثل الشركة ، وتؤخذ من فنيي الشركة الايصالات الدالة على الاستلام والمطابقة ٠

وقد تضمن البند الثالث التأكيد على ان التسليم يكون في مخازن الشركة ، ومن ثم يتحمل المورد كافة مصاريف النقل ، وكان يتم مراعاة ذلك عند احتساب سعر التوريد ، وقد جاء في البند الرابع ان السعر في هذه الحالة كان باعتبار الطونولاته الانجليزية وثمن الواحدة أربعون شلنا ، أما الدفع فقد أشار له البند الخامس بأن يتم في خلال ثلاثة الى خمسة أيام ، ثم نظمت البنود التالية الاجراءات القانونية التي يتم اللجوء اليها عند حدوث منازعات ، حيث يتم الاحتكام الى مجالس التجار العثمانية ، وأنه من حق الشركة فسخ العقد من جانب واحد ، اذا وقعت أحداث دولية تحول دون التوريد ، مع عدم دفعها ما تبقى من أثمان ٠

أما اذا أريد التجديد فيتم الاخطار من الطرف الذي يرغب في ذلك قبل انتهاء الفترة بشهرين ، ويتم التجديد باتفاق الطرفين (١٠٨) ٠

---

(١٠٧) ـ عزيزية محفظة قرارا تالمجلس ، ترجمة كونتراتو موقع بين الشركة العزيزية والخواجة برسنج حلاجيان بتوريد الفحم ٠ بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) ٠

(١٠٨) المصدر نفسه : ويلاحظ استمراره في التوريد بعد ذلك لسفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، وان كان قد انخفض سعر الطونولاته الى ٢٩ شلن ، كما أشار العقد الى دفعه تأمين عشرة آلاف جنيه ٠

ـ ديوان معية سنية : محفظة ٤٨ معية تركي ، ترجمة وثيقة باللغة التركية رقم ٤٨/٤ بتاريخ ٥ محرم ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧١) من بارسنج حلاجيان الى المعية ٠

فاذا كان هذا التعاقد قد تم مع أحد الموردين للعزيزية ، فان الشركة ذاتها قد شهدت تعاقدات مع آخرين ، ففى وثيقة بتاريخ ٢٥ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) جاءت التفاصيل التالية (١٠٩) : ـ

بارة	قرش	أقة	تونيلاطة	
٣٦	١٢٢٨٥٢٣	٧٧٠	٧٢٣٧	مشتراه بواسطة توكيل الشركة فى لندن بمعرفة الوكيل عبد الحميد بك بارة قرش سابقا ، ثمن التونيلاطة ٢٩ ١٦٩ .
٠٢	١٠٠٠٢٨٠	٥٣٥	٥٨٨٣	ثمن ونولون ومصاريف فحم ورده الخواجه يعقوب منشه فى غاية جا (جمادى ثانى) ١٢٨٣ هـ بما فيه بارة قرش القومسيون ١٢ ١٦٥٤٥ ، ثمن بارة قرش التونيلاطة ٤ (*) ١٧٠ .
٣٧	٥٥٣٥٧٦	١٣١	٣٨٥٧	فحم مشترى بمعرفة الشركة بالاسكندرية من الخواجة وكسن .
٣٢	٧٠٣٧٥٥	٥٩١	٥٠٢٢	فحم مشترى بمعرفة الشركة بالاسكندرية من الخواجة باركر وشركاه .
٣٣	١٥٨٥١٥	٤٤٥	١١٤٤	فحم مشترى بمعرفة الشركة بالاسكندرية من الخواجة وكسن .
٣٠	٥٩٥٢٣	ـ	٤٤٠	مشترى من الخواجة بولاك .
٣٠	٢١٠٤٤٠	١٧٢	١٥٥٤	مشترى من الخواجة سينبادنيوه .
٣٥	٥٠٣٥٣	ـ	٣١٣	مشترى من الخواجة بولورج .
١٢	٧٨٠٥٥	٧٩٠	٥٧٦	مشترى من الخواجة بولاك .

وبالاضافة الى هذه التفاصيل وجدت اشارات لخواجات آخرين منهم تنكردى لامبير ، ديرفيو ، أوبنهايم فورج وشركاه ، كذلك اشارات أخرى

---

(١٠٩) ـ عزيزية : محفظة الوابورات (٤) ١٨٦٩/٦٨ ، ملف صفر ١٢٨٥ هـ ، كشوف بيان الفحم المشترى لزوم وابورات العزيزية توت ١٥٨٣ .

(*) كانت توردها الوثائق (س) وهى رمز الى نصف القرش ـ الذى كان ٤٠ فضة أو بارة ـ ومن ثم = ٢٠ بارة .

لشراء الفحم بالممارسة فى توكيل طرابلس الشام (١١٠) ، وتزود السفن بالفحم من مخازن الشركة الانجليزية P & O فى بومبـــاى وعدن ورأس الرجاء الصالح وجبل طارق أثناء الابحار المؤقت (١١١) ، حيث لم تكن توجد مخازن للبحرية المصرية ٠

الملاحظ من هذا جميعه عدة أمور منها : أولا : فى غيبة وجود انتاج مصرى ، كانت عمليات توريد الفحم مجالا يحتكره الأجانب ، ثانيا : أملت ظروف الاستخدام البخارى السماح بتخويل الوكلاء الملاحيين امكانية اجراء الشراء ، وذلك لتخزين الفحم فى عدة موانىء ، وكما هو معلوم فان الفرمانات السلطانية كانت تمنح البحرية التجارية الحق فى انشاء مخازن لها فى الأملاك العثمانية ، وكذلك اعفاء الفحم من دفع الرســوم الجمركية فى موانئها (١١٢) ٠

ولما كان الفحم يمثل مسألة جوهرية ، وبدت الحاجة اليه ماثلة فى الأرقام الكبيرة التى احتاجتها السفن البخارية ، من ثم حاولت الادارة تنفيذ اجراءات تستهدف ترشيد استهلاكه من جانب ، والعمل على توفيره محليا من جانب آخر ٠

ففى الجانب الذى كانت له آثاره الايجابية فى ترشيد الاستهلاك ، كان المتبع هو اجتماع لجنة فنيـــة من مدير العموم ومفتش الوابــورات والباشمهندس وبعض المهندسين وذلك لتحديد معـــدلات الاســتهلاك من المقــادير اللازمة للاستهلاك كل ٢٤ ســاعة حسب قوة كل سفينة على حدة (١١٣) ، وعن طريق ذلك كان يتم تقدير المطلوب لكل رحلة بحرية

---

(١١٠) ـ المصدر نفسه ، ـ (مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربى افرنكى ، بتاريخ ٢١ يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الخواجات ديرفيو بمرسيليا ، ـ نمرة سايرة بتاريخ ٢٢ صفر ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى الخواجة فيرمن بالاسكندرية بخصوص توريد فحم ، ص ص : ٣١٧ ، ٣١٨ ٠

ـ سجل م/٦/٤/٣ ، بتاريخ ١٠ اغسطس ١٨٦١ ، من الخواجات ديرفيو الى المدير ، ص : ١٤ ٠ ، ـ سجل م/٦/٤/٥ بتاريخ ١٦ ديسمبر ١٨٦٢ من الخواجات باركر وشركاه للمدير ، ص : ٧٠ ٠

(١١١) ـ (ديوان معية) : دفتر ١٨٨٤ أوامر ، رقم ٣٥ بتاريخ ٢٦ رجب ١٢٧٢ (مارس ١٨٥٦) أمر كريم الى ديوان عموم بحرية بخصوص دفع أثمان فحم للشركة الشرقية ، ص : ٧٠ ، ـ (مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ ، بتاريخ ١٥ شعبان ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من المدير الى ابراهيم واصل قبودان سوارى وابور حجاز فى عدن ، ص : ١٣ ٠

(١١٢) دار الوثائق (محفوظات العزيزية) : « فرمان تأسيس المجيدية » و « فرمان تأسيس العزيزية » ٠

(١١٣) عن مقادير استهلاك كل سفينة من الفحم فى الـ ٢٤ ساعة ، يمكن مراجعة ملحق رقم (٤) (بيانات السفن) ٠

تبعا لفترتها الزمنية (*) ، وتتم مراقبة هذه الأمور من خـــلال سجلات ودفاتر الوكلاء واخطاراتهم لديوان العموم ، أما بالنسبة للسفن فكانت توجد سجلات عهدة ، ثم دفاتر يومية توضح بيـــان تفاصيل الاستهلاك تبعا لساعات التشغيل لكل يوم على حدة ، ويعتمدها قائد السفينة ، وكانت مراجعة المعدلات تتم بمعرفة اللجنة كل ٦ شهور (١١٤) .

وقد وجدت بعض التعليمات التى كانت تصدرهـا الادارة لترشيد استهلاك الفحم والزيت والشحم ، منها التنبيه على قادة السفن باستخدام الأشرعة فى حالة وجود رياح « موالية » تدفع السفينة للسير بسرعة تقارب سرعة الوابور ، وفى هذه الحالة لا يتم تشغيل الماكينة ، حيث كانت السفن تجمع بينهما معا ، وكثيرا ما كانت توصيهم بالاقلال من تشغيل الماكينات ، ولكن بما لا يترتب عليه تأخير فى الرحلة .

وقد قررت جمعية الشركة المصرية فى سياحة السفن تشجيعا لأطقم السفن فى هذا الجانب ، أن ما يتم توفيره من استهلاك الوقود وبدون تأخير أو تقصـــير فى العمل ، كانت تخصص منه نســـبة يتم توزيعهـــا على الطاقم (١١٥) ، وقد استمر ذلك فى العزيزية ، وقد سبق تناوله فى الأجور والمكافآت ، وكان هذا من شأنه الاقلال من استهلاك الوقود من جانب ، وحصول العاملين بالسفن على مكافآت مادية تدفعهم للمزيد من العمل من جانب آخر .

أما بالنسبة لمحاولة توفير انتاج الفحم لحسابها ، فانها لم تكن سوى مجرد محاولات لم تكلل بالنجاح ، وقد اعتمدت فى مجملهـــا على كون البحرية التجارية المصرية من المشروعات المصرية التابعة للعثمانية ، ومن ثم تمت الموافقات الشاهانية على بحثها عن الفحم فى الأملاك العثمانية ،

(★) على سبيل المثال كان استهلاك البخارية « حجاز » عن الفترة من أول اغسطس ١٨٦٠ الى ٢٨ ابريل ١٨٦١ أى منذ توجهها الى بومباى للاصلاح وحتى عودتها للسويس ١٢٠٤ تونيلاطة فحم ، بيانها ١٢١ بالسفينة ، ٣١٨ عند قيامها من السويس ، ١٥٠ من عدن ذهابا ، ٢٥٠ من بومباى ، ١٦٥ من عدن ايابا ، ــ دار الوثائق (مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ ، نمرة ٣٧٦ بتاريخ ١١ ﺟ (ذى القعدة) ١٢٧٧ ﻫ (مايو ١٨٦١) من المدير الى سوارى وابور حجاز ابراهيم واصل قبودان .

(١١٤) ــ عزيزية : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، ملف قرارات ١٢٨٥ ﻫ ، وثيقة نمرة ١٧/٣١ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ ﻫ (فبراير ١٨٦٩) قرار مجلس ادارة العزيزية .

(١١٥) ــ : المحفظة الأولى ، الملف الاول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ ﻫ (أغسطس ١٨٦٣) ، قرار جمعية القومبانية المصرية ، البند الخامس .

ــ المصدر نفسه ، ــ وثيقة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ ﻫ (يولية ١٨٦٣) ، قرار جمعية القومبانية المصرية .

من ذلك حصول الشركة العزيزية على فرمان سلطاني أواسط ١٢٨٣ هـ (١٨٦٧) ، بالموافقة على استخراجها الفحم من موضع يقال له « درانيتا » بالقرب من سلانيك ، بامتياز لمدة تسعين سنة (١١٦) ، وقد جاءت هذه الموافقة أثر مكاتبات من اسماعيل باشا الى كامل بك « القبوكتخدا » والباب العالي ، بدأها لهذا الغرض في ١٠ جمادى ثاني ١٢٨٢ هـ (أكتوبر ١٨٦٥) (١١٧) ، وقد جاءت أخبار هذا المعدن أنه كان من الفحم الحجري وقد كشف عليه بواسطة ذوى المعارف من المصريين ومعهم بعض الانجليز ، ووجد أنه يكاد يساوى في جودته فحم نيوكاستل ، وذلك حسبما ذكره شريف باشا في تقريره الوارد بالوقائع المصرية في ١٧ يونية ١٨٦٧ ، والذي جاء به أيضا رأيه بأن هذا المعدن لا يمكن انكار فائدته للشركة (١١٨) .

ومن المرجح أن الشركة على الرغم من ذلك ، لم تتخذ الاجراءات الفورية لاستغلال المنجم ، لأنها بعد نحو العام من الموافقة السلطانية ، شرعت تتداول في امكانية استخراجه ، وهذا اتضح من تقرير مجلس الادارة في اجتماعه بتاريخ ٣ يناير ١٨٦٨ ، الذى أرجأ بحث الموضوع لاجتماع الجمعية العمومية التى قررت انه يمكن استخراج الفحم بتلك الجهة ، وأوضح قرارها ان انتاجه يبلغ نحو ألف تونيلاطة يوميا وان مصاريف تشغيله نحو ٣٥٤٠٠٠ ليرة ، وبيانها ٥١٠٠٠ تكلفة أربعة وابورات وطلمبات وعربات وجنازير وغيرها ، ثم ١٢٠٠٠ مبانى وانشاءات للعمال ، ٢٦٣٠٠ تكلفة انشاء سكك حديدية بطول عشرين ميلا وبها ثلاث وابورات ومائتا عربة نقل ، وأخيرا ٢٨٠٠٠ عمارة اسكلة ، أى لاصلاح وتعمير الميناء ، بينما قدر الايراد السنوى بنحو ٢٧٠٠٠٠ ليرة .

ولما رأت الجمعية العمومية كثرة المطلوب ، قررت تأجيل التنفيذ الفورى ، وطالبت بتشكيل لجنة للبحث والدراسة من مهندسى الأشغال العمومية ، ويلاحظ انهم كانوا من بين أعضائها أى المساهمين بالشركة ، ولذا كان قرار الجمعية أنهم يعملون مجانا خلال شهر واحد من الفحص ، على ان يعرض تقريرهم على جمعية عمومية تالية تعقد فوق العادة (١١٩) .

---

(١١٦) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، وثيقة نمرة ٢٩ بتاريخ ٢٥ هـ (ذى القعدة) ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) من الداخلية الى عموم القومبانية العزيزية .

(١١٧) د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية .. ، ص : ٣٨٠ .

(١١٨) دار الوثائق (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٣ وقائع ، ملف وابورات ، مستخرج عن الوقائع المصرية العدد ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يولية ١٨٦٧ .

(١١٩) ـ خدمات ـ عزيزية : محفظة قرارات مجلس الأدارة ٦٨/١٨٦٩ ، ملف قرارات ١٢٨٤ هـ ، وثيقة نمرة ٥٩٧٩ بتاريخ ٩ رمضان ١٢٨٤ هـ ٣ يناير ١٨٦٨ ، محضر اجتماع مجلس ادارة العزيزية وفى المصدر نفسه كانت هذه اللجنة تتكون من ، فيجرى بك ، وعلى =

وقد مضت الاجراءات فى تشكيل لجان وانتظار تقارير دون اتخاذ خطوات عملية نحو تمويل المشروع ، ولذلك لم ترد اشارة للتنفيذ ، حيث أوضحت قرارات الشركة التالية سوء مركز الشركة المالى ، الأمر الذى سار بها نحو اقلال النفقات نظرا لما أصابها من خسارة فى أعقاب انتكاسة القطن ، علاوة على سوء الادارة ، ولذلك تم تشكيل قومسيون شرح فى تقريره المؤرخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) الأوجه التى تم التوفير من خلالها ، وكان ما يخص الفحم منها مبلغ ٣٦٠٠ جنيه فروق فى أسعار التوريد ، لأنهم كانوا يشترونه بالممارســـة ، بينما أجرى القومسيون ذلك بالمناقصة ، ١٦٠٥٠ ج فى تكاليف النقل نتيجة عـدم استخدام السكك الحديدية بين الاسكندرية والسويس والقاهرة ، وقد استعاض عن ذلك بوابورات الانجرارية وانشـــاء مخازن فى بورسعيد والسويس تتزود منها السفن مباشرة ، أو تنقلها للموانىء الأخرى ثم ٤٠٠ جنيه عما يمكن توفيره من أجرة كانت تدفع للقبانية الذين كان يتم استئجارهم من الخارج والاستعاضــة بتعيين أعداد منهم ضـــمن عمالة الشركة ، وقدر القومسيون أن هذه البنود مع أخر خاصة بالزيت الطيب والشحم تبعا لفروق الأسعار ، قد وفرت مبلغ ٢٥٧٠٠ جنيه (١٢٠) .

وأذا كانت ثمة ملاحظات يمكن الوقوف عليها فهى كما يلى : ـ

أولا : أنه وجد بالفعل تشجيع خديوى وسلطانى للبحرية التجارية فيما يتصل بالفحم والتموين ، وهو ما نلاحظه سواء فى الاعفاءات الجمركية أو امتيازات انشاء المخازن ، أو المناجم ، وبالمناسبة فقبل الحصول على امتياز فحم سلانيك ، بذلت محاولات مصرية للبحث عن الفحم فى الحديدة باليمن ، وذلك اثر اشاعة عن وجوده ، وأرسل اسماعيل باشا لهذا الغرض رسالة الى والى اليمن فى ١٠ جمادى الثانية ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) يرجوه تسهيل مهمة البعثة التى أوفدت على باخرة خاصة برئاسة أمين بك ، وكذلك أرسل فى التاريخ ذاته مكاتبة مشابهة الى اسماعيل صادق بك قائد العساكر المصرية بالحجاز للمساعدة (١٢١) ، وقد قرر أحـد الباحثين أنه ثبت عدم وجود الفحم ومن ثم اتجه للشراء من الخارج (١٢٢) ، وهذا يكشف عن الجهد الخديوى فى اهتمامه بشئون السفن .

= أفندى عيسى ، وقد كانا ضمن لجنة الفحص الأولى ، ثم ضم لهما كل من السيد بك أباظة ، على بك راغب ، ابراهيم أفندى المويحلى ، مسيو موتشكور ، مسيو دوفالك .

(١٢٠) ـــــ : بيان ما وفره القومسيون (١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ) .

(١٢١) د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية .. ، ص : ٤١٩ .

(١٢٢) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٨٣ .

ثانيا : عمليات الشراء ذاتها التى كانت تتم بالممارسة ، ومع غالبية أجنبية وبدون اجراء مناقصات ، تكشف عن ممارسات ادارية خاطئة ، فهذه الممارسات كانت تتم بأسعار أعلى ولم تكن لها ضرورة ملحة ، لأن الكميات كان يتم تقديرها سلفا ، ولا يعاد النظر فى معدلات استهلاك السفن الا كل ستة أشهر ، أى توجد فترة زمنية كافية لاجراء المناقصات ، ومن ثم كان هذا الاجراء يمثل خسارة للشركة وكسبا للموردين ، وليس أدل على ذلك أكثر مما يورده التقرير ذاته بالنص بالتالى : ــ

« .. الذى صار مشتراه من صنف الفحم بمعرفة النظارة فى اسكندرية أرجح من ما صار مشتراه من توكيل لوندرة (لندن) ومع ما صار احضاره بمعرفة الخواجه يعقوب منشه بالتوصية ، فى كل تونيلاطة سته شلن تقريبا ، وأرجح مما صار أخذه من الخواجة بارسنج بالاستانة وأزمير فى كل تونيلاطة ٤ ، ٥ شلن تقريبا .. » (١٢٣) .

ثالثا : أن سوء الادارة يكشف عن أمرين : اما الجهل بما تتطلبه ادارة مثل هــذه المشروعات وذلك لقلة الخبرات المكتسبة لحداثة عهــد تنفيذها فى مصر ، ولكن هذا موضع تحفظ لأن القومسيون الذى أقدم على اجراء الاصلاحات ، كان من تشكيل الجمعية العمومية ، ومن ثم فالرأى الأرجح أن المسئولين عن أمور الوقود لم يكونوا ذوى الكفاءة ، وحتى هؤلاء الأكفاء جاءوا فى وقت كانت تسير العزيزية صوب التصفية .

وأما الأمر الثانى الذى يمكن الوقوف عليه بجلاء فهو رضوخ الادارة للتوريدات الأجنبية ، أو بالأحرى بدا الأجانب محتكرين توريد الفحم ، ومن ثم كانت لديهم القدرة على التحكم فى أسعاره ببعض التنسيق فيما بينهم ، وساعدهم على ذلك فشل الادارة فى خلق المنافسات بينهم لصالح البحرية التجارية نتيجة عدم اقدامها على اجراء مناقصات تشارك فيها عدة أطراف ، بالاضافة الى عدم وجود انتاج مصرى يتيح القدرة على المنافسة ؟

---

(١٢٣) دار الوثائق : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، بيــان ما ورد قومسيون الادارة ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ (فبراير ١٨٦٩) .

ثانيا : السفن الأخرى

لم يقتصر العمل الملاحي على السفن البخارية والوابورات ، وانما وجدت وحدات أخرى تعمل فى البحر والنيل ، وهذه الوحدات تنضوى على وجه العموم تحت مصطلح السفن بمعنى السفن ، ولكن كانت لهـا خصوصية التحديد النوعى المستمد من التصميم ، ولتوضيح ذلك نشير الى السفن البخارية مثلا ، كانت تتشابه بعض أحجامها ومن ثم أشكالها ، وذات الشىء بالنسبة للوابورات ، وكان ما يميز كلا منها هو الاسم الذى يتم اطلاقه على الوحدة البحرية أو النيلية ، وفى النهاية فكلاهما نوع واحد سفينة بخارية أو وابور نيلى ، تتحدد أشكاله تبعا للأحجام ·

أما بالنسبة لهذه السفن فان التشابه هو الذى يسود كل نوع مع اختلاف الأحجام ، ويصبح هذا وبما يتصل به من القوة والتجهيزات هو الذى يميز كل نوع على حدة ، مثلا الذهبية ليست هى الصندل أو القارب أو السنبوك أو الفلوكة أو غيرها ، كما إنها ليست الوابور او السفينة البخارية ، وذات الشىء بالنسبة لأغراض تشغيلها ونطاق عملها فبعضها للبضائع أو الركاب أو هما معا ، كما قد يوافق البحر تشغيل بعضها والنيل البعض الآخر أو هما معا ، بالاضافة الى ذلك طريقة التشغيل فقد يكون بعضها بخاريا أو شراعيا ، يتحرك مستقلا أو مقطورا بالسفينة أو الوابور ، وهذا بالطبع علاوة على أحجام وتصميمات كل منها ، ومع ذلك فان هذه الأنواع تشترك فى نقاط تعترض بحثها ، فى مقدمتها عدم وجود معلومات كافية عنها فيما تيسر مطالعته من وثائق ، ثانيا : جاءت بعض هذه الأنواع متداخلة فيما بينها أحيانا لدرجة قللت من مستوى التمييز ، ثالثا : جاءت اشارات صريحة لاستخدام بعضهـا فى البحرية التجارية المصرية بشقى نشاطها البحرى والنيلى ، والبعض الآخر جاءت اشـارة لتعامله مع البحرية التجارية ، ولكن أملت الضرورة العلمية محاولة فهم ماهيته ، ولذلك يتم تناول هذه السفن تبعا لأبجدية أنواعها · ومع ملاحظة وجود أنواع ومسميات أخرى ، لا يشملها هذا التصنيف البحثى ، لعدم ورودها فى وثائقه ·

١ ــ ذهبية (Baggals) :

تجمع ذهبيات وذكر النخيلي أنها نوع من السفن المخصصة لنقل المسافرين (١٢٤) ، أما كلوت بك فقد ذكر أنها مراكب كبيرة يختلف طولها من أربعين الى خمسين قدما ، وعرضها من ١٢ الى ١٥ قدما ولها شراعان لاتينيان (*) ، وهي تسير بالمجاديف ، ويعدل عدد نوتيتها عدد ما فيها من المجاديف ، فالذهبيات الكبيرة تحتوى من ثمانية عشر جدافا الى عشرين ، وتصلح في الأصل لنقل البضائع زمن التحاريق ، وبمؤخرها غرفتان أو ثلاث للمسافرين ، ولكنها لا تقبل من هؤلاء الا من تكون الأعمال التجارية باعث سفرهم ، ويؤثرون بسببها الأمن والراحة على السرعة فى الوصول للجهة المقصودة (١٢٥) ، وقد أضافت د. سعاد ماهر أنها كانت ذات مؤخرة أعلى وأعرض من المقدمة ، ويتم زخرفة جوانبها ، وقد كانت تستخدم قديما ، أما بعد ذلك فقد غدت كمنازل نيلية (١٢٦) ، ومن ثم يمكن القول بأن حجمها ونوعية تصميمها كانت تناسب المسافرين من خلال تجهيزها بالغرف ، كما أنها تعمل بالملاحة النيلية عن طريق الأشرعة والمجاديف ، أما مسألة استخداماتها فليست اشارة كلوت بك كافية للحكم على أنها كانت لنقل البضائع ، وانما الأرجح المسافرين بمشحوناتهم الخفيفة وليست التجارات الكبيرة المستقلة للتجار ، كما أن عدد أفراد طاقمها بين ١٨ ، ٢٠ فردا .

وفى الوثائق جاءت الاشارة الى تصنيع الذهبيات فى ترسانة بولاق ، كما أنه كان يتم الاهتمام بشكل مظهرها على وجه الخصوص ، وذلك لتوافق انتقالات المسافرين ، من ذلك الارادة التى صدرت من عباس باشا الى سعيد باشا بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٦١ هـ التى ذكر فيها : ــ

« بلغنى أن دولتكم قد عملتم ذهبية جديدة فى مصنع بولاق المشهور لعمل الذهبيات البحرية ، فقالوا لنا أن هذه الذهبية صنعها جميل وشكلها لطيف ، فأريد أن أرى مهارة صنعها ولطافة شكلها .. ثم أعيدها بلا تأخير .. » (١٢٧) .

وقد وجدت اشارات وثائقية الى أن الذهبية كانت تعمل فى نقل الركاب والسياح فى المسافات القصيرة والطويلة ، ففى الوقائع بتاريخ

---

(١٢٤) درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص : ٥٠ .

(*) أى مثلثة الشكل .

(١٢٥) كلوت بك : لمحة عامة الى مصر ، جـ ٢ ، ص ص : ٦٧٤ ، ٦٧٥ .

(١٢٦) د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٤٣ .

(١٢٧) محمد على : مصدر سابق ، ص ص : ١٣٨ ، ١٣٩ .

١٤ مارس ١٨٧٦ ، أنه كانت توجد ذهبية تعمل بين بولاق الدكرور والبدرشين ، فتبحر من أولاهما الساعة الثامنة صباحا ، ومن ثانيتهما الثانية بعد الظهر ، كما وجدت أخرى لأجل تعدية النيل عند حلوان (١٢٨) .

وفي اشارات وثائق الانجرارية ما يفيد ابحار ذهبية تمتلكها المصلحة من أسيوط الى أسوان بعد أن تم تخصيصها لسفرية غردون باشا حكمدار السودان ، وذلك في نوفمبر ١٨٧٧ ، وقد أشارت الوثيقة ذاتها الى أنه كان يتم جرها بوابور المحمودية ، وقد نبه على سوارى الوابور بالانتظار فى أسوان ريثما يصل المسيو جانسن باشمهندس السكك الحديدية السودانية لتوصيله الى أسيوط (١٢٩) ، ومن هناك يستقل السكك الحديدية .

ومثلما أشير الى قطرها بالوابور ، أشارت وثيقة أخرى تاريخها ٤ محرم ١٢٩٤ هـ (يناير ١٨٧٧) صادرة من الترسانة الميرية (الانجرارية) الى ديوان عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية ــ لتخصيص الذهبية الموجودة بالانجرارية لانتقالات عمر باشا لطفى مفتش أقاليم قبلى وأنه تم قطرها بالوابور المعين للتفتيش (١٣٠) .

ولعل هذه الاشـــارات تكشف عن أن الذهبية كانت تجهز لنقل المسافرين ، وكذلك لكبار الشخصيات ولم تكن بخارية وانما كان يتم قطرها بالوابور ، أما نطاق عملها فكان النيل ، ولم توجد ثمة اشـارة لاستخدامها فى الملاحة البحرية ، ولعل استخدام الوابور فى قطـرها ، ما يثبت استفادة الذهبيات من التطور الذى تم في عالم الملاحة ، وان كان ليس مباشرة ، وانما بطريقة غير مباشرة فى تحقيق عامل السرعة باستخدام القطر (*) .

---

(١٢٨) الوقائع المصرية : العدد ٦٤٨ بتاريخ ١٦ صفر ١٢٩٣ هـ/١٤ مارس ١٨٧٦ .

(١٢٩) دار الوثائق (خدمات ــ مصـــلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٨/٣/٢٧ ج ٢ ، وارد الفروع لديوان عموم مصـــلحة وابورات البوسـتة الخديوية بالاسكندرية ، رقم ٣١٧ فى ١٧ جا (جمادى ثانى) ١٢٩٥ هـ (يونية ١٨٧٨) من الترسانة الميرية الانجرازية الى ديوان العموم ، ص : ٧٥ .

(١٣٠) ــ : سجل م/١/٣/٢٥ وارد الفروع ، رقم ٧٧٨ بتاريخ ٤ محرم ١٢٩٤ هـ (يناير ١٨٧٧) من الترسانة الميرية الانجرارية الى ديوان عموم مصلحة البوستة الخديوية بالاسكندرية ، ص : ٦ .

(★) وجدت تطورات كبرى فى الفترات التاريخية اللاحقة حتى أصبحت هذه الذهبيات تدار آليا فى الوقت الحالى ، مثلما طرأت عليها تطورات فى التصميم وذات الشيء بالنسبة للانواع الأخرى .

٢ ـ زورق :

تجمع في صيغتي زوارق ، زواريق ، وقد ورد تعريفها على صفة العموم أنها سفن صغيرة (١٣١) ، وعلى الرغم من قدم استخدامها فان هذه العمومية قد جعلت الابهام يحيط بتوصيفاتها الدقيقة ، فهي عند ابن ماجد حسبما يورد النخيلي « ... الزوارق عبـــارة عن سفن صغيرة تتحرك بالمجاديف وتستعمل في نقل الأشخاص » وفي مواضع أخرى لحمل البضائع، ووجدت منها بعض أحجام كبيرة بالبحر المتوسـط ، وتم استخدامها في الأسطول الحربي ، وفي هذه الحالة يذكر النخيلي عن ابن منكلي أنها كانت تجر بأربعة وعشرين الى ثلاثين مجـــدافا ، وفي حالات أخـرى أربعـــة مجاديف (١٣٢) .

أما الدكتور السروجي ، فقد أشار في تناوله للبحرية المصرية في العصر الحديث ، الى وجود نوع من السفن يعرف « بالزعيمة » ، وأنها من الزوارق الكبيرة الحجم ، ويبلغ طولها نحو اثنى عشر ذراعا وتستخدم عادة في نقل الجنود والمهمات ، وتجمع بين الأشرعة والمجاديف ، وعملت في البحر الأحمر ، وفي موضع آخر يشير الى أن الفلايك زوارق صغيرة ، تزود بها السفن الكبيرة ، وتوضع على ظهرها لاستخدامها عند الحاجة ، وقد تم بنـــاء ٢٧ ، عشرون منها بالسويس ، ثم يذكر « اذا سكنت الريح وتوقفت السفن تماما عن الحركة ، فان الزوارق ذات المجاديف تنزل الى البحر ، وتقوم بربـــط السفينة بالحبـــال وسحبهـــا الى أن تنشـــط الرياح .. » (١٣٣) .

وكما هو واضح فليس ثمة تحديد دقيق لكنه الزورق ، حتى ان كلوت بك أورد عن نوع آخر هو « القايق » أنه من الزوارق الصغيرة ، وذلك بقوله « .. ويتخذ الفلاحون للملاحة في النيل زوارق صغيرة ضيقة تسمى القايق ، وهم يتكدسون فيها من غير تدبر ولا احتياط ، فيحدث غالبا أن تغرق ، فلا ينجو منهم الا النذر اليسير .. » (١٣٤) .

وازاء هذه الآراء (*) يمكن القول بأن الزوارق كانت من السـفن الصغيرة نسبيا ، متفاوتة الحجم ومتعددة الأغراض ، وان كانت وثائق

---

(١٣١) ـ محمد حمدى المناوى : نهر النيل في المكتبة العربية ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص : ١٩٧ ـ محمد على فهمى : مرجع سابق ، ص : ٤٢٨ .

(١٣٢) درويش النخيلي : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٦٢ ـ ٦٣ .

(١٣٣) د. محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص ، ص : ٦١٢ ، ٦٣٣ .

(١٣٤) كلوت بك : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص : ٦٧٦ .

(★) في المصـــطلحات البحرية زورق أو قارب Boat ، قارب التجديف Canoe زورق (حربى) Craft ثم مقابل آخر للزورق Dinghy ، أما المسطح القاع فهو Boy ـ أحمد كمال الطوبجى : الانفتاح ، ص ـ ص : ٥٢ ـ ٢٤٨ .

البحث قد أشارت الى استخدامها فى نقل المهمات والبضائع فى النيل ، كذلك من الموانىء الى الداخل ، وذلك حسبما جاء فى مكاتبة مدير المرور الى مهردار الخديوى بتاريخ ١٢ شوال ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) ، التى يستأذن فيها الجناب العالى فى شراء اثنى عشر زورقا من الزوارق الجارى انشاؤها على ذمة الانجرارية تستعمل فى نقل المهمات الواردة من أوربا (١٣٥) ، واذا كانت ثمة حقيقة يوضحها هذا النص هى أن الزوارق كان يتم انشاؤهـا فى الترسانات المصرية ، وقد امتلكت الملاحة النيلية أعدادا منها .

٣ ـ سنبوك (Sambucus) :

تجمع سنابك أو سنابيك ، وقد أوردها البعض سمبك أو سنبك ، وتارة سمبوك وسنبوك ، وتارة أخرى صنبق وصنبوق ، وورد أن الأصل فارسى بمعنى سفينة صغيرة تشبه الغضفور ، تفسيرا للمدلول الأصلى للفظ ، الذى يعنى ظرف مقدم الحافر ، وقيل فى تعريبة سنبك كل شىء أوله وسنبك السيف طرف نصله (*) ، وصفه البعض بأنه مدبب المقدم وعريض المؤخر ، وله شراع مثلث ، وقد أضاف المحدثون أنه يعنى سفينة كبيرة نوعا ولها شراعان (١٣٦) .

أما بالنسبة لموطن استخدامه ، فقد ذكر النخيلى عدة روايات يستنتج منها معرفة مصر لهذا النوع على حسب اشارة المقريزى ، وأما استخدامه الأكثر فقد كان شائعا ببلاد الحجاز واليمن وموانىء البحر الأحمر بالاضافة للخليج العربى ، واستخدامه كان فى مصر الاسلامية ملحقا بالاسطول الحربى ، وفى المواقع الأخرى لانتقالات الأفراد والبضائع ، ثم ذكر أن حمولته تتراوح ما بين ٨٠ الى ١٨٠ طنا ، مع وجود بعض أنواعه الصغيرة ، وقد ذكرت د. سعاد ماهر أن جمهور أصحاب المعاجم اللغوية وصـل الى تفسير الكلمة من أن السنبوك كان فى العصور الوسطى عبارة عن قوارب صغيرة (١٣٧) .

---

(١٣٥) دار الوثائق (ديوان معية) : محفظة رقم ٣٧ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٣٧/١١٤ بتاريخ ١٢ شوال ١٢٨٢ هـ من خورشيد مدير المرور العام الى مهردار الخديو .

(*) لصل السيف : حديدة فى أسفل غمده ، درويش النخيلى : مرجع سابق ، هامش (٧٠) ، ص : ٧٠ .

(١٣٦) نفسه ، ص ص : ٧٠ ، ٧١ . ـ محمد حمدى المناوى : مرجع سابق ، ص : ١٩٧ ، ـ د. محمد على فهمى : مرجع سابق ، ص : ٤١٩ .
ـ محمد على الأنس : مرجع سابق ، ص ، ص : ٣٠٠ ، ٣٠٧ .

(١٣٧) درويش النخيلى : المرجع السابق ، ص ص : ٧٠ ، ٧١ ، د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص ص : ٣٤٨ ، ٣٤٩ .

وفى وثائق البحرية التجارية المصرية ، جاء ذكر السنبوك فى وثائق المجيدية ، وذلك فى مكاتبة من مدير الشركة الى وكيلها بجدة تاريخها غاية ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) ، ردا على شكوى الوكيل من أنه لا يجد أحيانا ما ينقله إلى الوابور ، ويطلب تخصيص فلوكة بطاقمها من الشركة لهذا الغرض ، فكان الرد أن يرتب له سنبوك ونفر ريس له من أهالى جدة بماهية شهرى خمسين قرش ، خلاف اليومية الاضافية أثناء تواجد الوابور ، ويوصيه أن يقوم هذا الريس باحضار الأنفار اللازمة عند الطلب (١٣٨) .

كذلك جاءت اشارة فى قرار الشركة العزيزية المؤرخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) الى أن مفتش الوابورات ، وجد أثناء مروره أن السنابيك التى تقوم بنقل الركاب من والى الوابورات بجدة ، يحدث منها مخالفات مع الشركة ، ولذا اتخذت الشركة قرارها بارسال وابور وستة صنادل لشحن ونقل البضائع والركاب وغيرها بين الميناء والسفن البخارية (١٣٩) .

ومن هذه الاشارات وفى ضوء التعريفات السابقة يمكن القول بأن السنابك التى وجدت كانت من السفن الصغيرة التى تم استخدامها فى نقل الركاب ومشحوناتهم بين الموانىء والسفن ، لعدم رسو هذه الأخيرة بالمرفأ . وكان محيط عملها سواحل البحر الأحمر ، ولم تكن بخارية ، كما أن تصنيعها وتشغيلها فى ضوء هذه الوثائق كان مقترنا بالحجاز ، ولم تكن تملكها البحرية التجارية المصرية ، وانما كان يتم تشغيلها بالايجار .

٤ ـ شلوبـــة (Chaloupe) :

جاءت هكذا وفى بعض الأحيان شلبة ، شالوبة ، ومن ثم فالجمع شـلوبات ، شـلبات ، شـالوبات ، رجح النخيلى أخـذها عن الفرنسية Chaloupe بمعنى زورق ، ولكنه أضاف أن المقصـود هنا Chaloupe Canonniére أى زورق مدفعية ، تأسيسا على أن لفظ شالوبة يفسر على أنه نوع من السـفن الحربية الصغيرة المعروفة ، واستنتاجا مما أورده سرهنك من أنها كانت احدى قطع الأسطول العثمانى فى موقعة « أوزى » البحرية عام ١٠٢٢ هـ / ١٧٨٧ ، وكذلك ذكر أن ابراهيم باشا أمر دار

---

(١٣٨) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٣/٤/٦ قيد التحريرات الصادرة والواردة عربى ، رقم ٦٩ فى غاية ص (صفر) ١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل جدة ، ص : ٥١ .

(١٣٩) ـ (عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، صورة قرار المجلس نمرة ١١/١٨ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) .

صناعة الاسكندرية ببناء ٢٥٠ شالوبة تحمل كل واحدة منها مدفعين لحفظ البوغازات ، وطول الواحدة منها ٥٨ قدما ونصف ، وعرضها ١٠٤ قدما ونصف ، وارتفاعها خمسة أقدام ونصف ، أما التى كانت مزودة بمدفع واحد فقد كان طولها ٤٨ قدما وعرضها ١٣ قدما ، وارتفاعها خمسة أقدام (١٤٠) .

أما الأنسى فقد ذكر أن شالوبة لفظ أفرنجى تعنى سفينة صغيرة (١٤١) ، وهذا يدعم ترجيح أخذها عن الفرنسية Chaloupe بمعنى زورق ، فى حجم السفينة الصغيرة أيضا ، وهذا الترجيح على وجه الخصوص ازاء استخدامها فى البحرية التجارية المصرية ، حيث جاء ذكرها فى بيان خدمة الفلايك والصنادل والمواعين التى تمتلكها الشركة العزيزية ، وبما نصه تحديدا « خدمة الشلوبات والمواعين المخصصين لنقل الفحومات ، كل شلوبة أو ماعونة نفر يتولى أمورها » بما يؤكد أنها كانت أقرب للزورق التى بوسع فرد واحد القيام بادارتها ، ولم ترد ثمة اشارة لأية استخدامات بخارية ، وانما كان عملها ينحصر بين الميناء والوابورات (١٤٢) ، ومع ذلك فلا يمكن الجزم فيما يتصل بعملها فى الأسطول الحربى ، ولكن يرجح وجود النوعين معا الحربى والتجارى مع اختلاف الأحجام ، وأن التجارية أقل حجما من الحربية ، وكانت تستخدم فى نقل الفحم وامدادات التموين .

وتجدر الاشارة الى أنه قد جاء ذكر الشلوبات أو حسبما أوردت الوثيقة الشلبات فى مواضع أخرى ، وكانت تمتلكها الدائرة السنية فى نهر النيل (١٤٣) .

٥ ـ صندل :

تجمع صنادل ، وقد تواترت الروايات حول أصل الكلمة ، فمن قائل أن أصلها شلندى وجمعها شلنديات ، ثم خفضت الكلمة الى صندل ، وهى سفينة كبيرة الحجم شديدة الاتساع تشبه المسطح ، وكانت تستخدم

---

(١٤٠) درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص : ٧٢ .

(١٤١) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٣١٥ .

(١٤٢) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات رقم ٤٠ (١٨٦٩/٦٨) ، وثيقة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ (مارس ١٨٦٨) بيان من عموم القومبانية العزيزية خاص بالوابورات والمستخدمين .

(١٤٣) ـ : محفظة وابورات دون رقم أو تاريخ ، وثيقة دمت مقدمة فى صيغة شكوى من المواطنين حامد على الشريف والحاج عبد الجوهرى بكرموز وآخرين ضد خوجة وابور ساعى خير عما حدث منه اثناء انتظار الوابور مرور شلبات الدائرة السنية .

لنقل المؤن والسلع (١٤٤) ، بينما قيل أن الشلندى كضرب من ضروب السفن مشتق من اليونانية ويتخذ أصله فى اللاتينية عدة أشكال منها Chelandium ، وفى الروسية Shelanda وفى الايطالية Scialando والفرنسية Chaland ، ويوصف بأنه سفينة ضخمة مسطحة ، وفسر آخرون الكلمة الفرنسية على أنها « ماعون » ، قارب لنقل البضائع (١٤٥) ،

وحول الشيء ذاته ذكرت آراء أخرى أن كلمة صندل ذات أصل فارسى ، وتفسر على أنها نوع من السفن المعاونة الكبيرة ، وأنها كانت عبارة عن قارب طويل قوى ، يشبه قوارب الصيد ، ويشبهها البعض باللنش ، ويرى البعض الآخر ، أنه استمد اسمه من تشابهه بالصندل الذى يلبس فى القدم ، واعتقد آخرون أنه سمى كذلك بسبب استخدامه فى نقل الغلال ، واستنتاجا من الكلمة اللاتينية Sandalum نوع القمح ، بينما أشير فى مواضع أخرى أن الكلمة منقولة عن التركية ، وقد تفاوتت التوصيفات بين كونها سفينة كبيرة وصغيرة ، واقترنت بالسفن الحربية ، مثلما خصصت للأغراض التجارية (١٤٦) ٠

وما يمكن استنتاجه أن الصنادل تفاوتت أحجامها ، مثلما تنوعت استخداماتها ، وفى اشارات البحرية التجارية المصرية ما يضيف أبعادا أخرى لتصميمات الصنادل ، حيث جمعت بين العمل فى البحر تارة ، والنيل تارة أخرى ، وتفاوتت أحجامها تبعا لحمولاتها ، وبما يفيد تطور تصنيعها باستخدام الصاج فى الترسانات المصرية ، مثلما تم شراء بعضها المتطور من الخارج ٠

ففى اشارات اسماعيل سرهنك ما يفيد استخدام الصنادل الكبيرة والصغيرة بالانجرارية فى عهد سعيد باشا بقوله : ـ

« ٠٠ وجه محمد سعيد باشا عنايته ببحر (نهر) النيل ، وأصلح دار صناعة بولاق وابتاع جملة بواخر وصنادل ٠٠ وكان بهذه المصلحة (الانجرارية) واحد وستين صندلا ، حمولة أصغرها ١٥٠ أردب وحمولة أكبرها ١٦٥٠ أردب » (١٤٧) ٠

---

(١٤٤) د٠ السيد عبد العزيز سالم : البحرية المصرية فى العصر الفاطمى ، « تاريخ البحرية » ـ جامعة الاسكندرية ، ص : ٤٩٩ ٠

(١٤٥) درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص ص : ٧٨ ، ٧٩ ٠

(١٤٦) للمزيد : المرجع نفسه ، ص ـ ص : ٨٦ ـ ٨٨ ، اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، جـ ١ ، ص : ٣٢ ، جـ ٢، ص : ٥٣ ٠

ـ د٠ محمد على فهمى : مرجع سابق ، ص ص : ٤١٨ ، ٤١٩ ٠

(١٤٧) اسماعيل سرهنك : المرجع السابق ، جـ ٢ ، ص : ٥٣ ٠

ولما كانت موجودات الانجرارية قد آلت الى الميرى فى عهد سعيد باشـا ، واستمرت كذلك فى بداية عهـد اسماعيل باشـا الى أن نالت الشركة المصرية امتياز تسيير سفن بالنيل ، لذا كانت هـذه الشركة تقوم باستئجار الصنادل اللازمة من الميرى وذلك قبل حصولها على الامتياز ، تأسيسا على الاشارة الواردة بقرارها المؤرخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) ، التى تفيد أخذ ما يلزم من الصنادل الصاج الموجودة بترسانة اسكندرية لنقل الفحم بالأجرة (١٤٨) ، ولكن يبدو أن اتساع حركـة الشركة دفعتها الى اتخاذ قرار بشرائها صنادل ، فقد ورد بالقرار المؤرخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، أنه يتم شراء ٦ صـنادل حمولة ٨٠٠ أردب ، ولكل منها قلع (شراع) واحد قماش ، وذلك من أجل تحقيق سهولة نقل البضائع بالبحرين (١٤٩) •

ولعل هذه الاشارات تكشف عن تطورات استخدام الصنادل فى البحرية التجارية المصرية من الاستئجار الى الشراء ، وأنها وجدت بترسانتى بولاق والاسكندرية ، وكانت من الصاج واستخدمت لنقل الفحم والبضائع، أما الاشارة لاستخدامها بالبحرين فهى تفيد استخدامها فى نقل البضائع بين الموانىء والسفن الكبيرة •

أما بعد أن تمت الموافقة على امتياز تسيير السفن بالنيل ، فقد جاءت اشارات متعددة لوجود الصنادل ، ومنها الوارد فى التوافق على البيع والشراء المؤرخ ٢٢ محرم ١٢٨١ هـ/٢٧ يونية ١٨٦٤ بين كل من مكرديج قره بيت والشركة العزيزية ، ما ينص على أنه كان ضمن المشترى ، أربعة وعشرون صندلا حديد حمولتهم مجتمعة ١٧٨٨٠ أردبا ، كذلك كمية حديد من ألواح ومسامير كافية لانشاء أربعة صنادل حمولة كل واحـد منها ١١٠٠ أردب (١٥٠) ، وفى هذا ما يكشف عن استخدامها فى نهر النيل ، حيث كانت محاور ملاحة هذه الموجودات ــ أى تنوع أماكن الاستخدام ــ بالاضافة الى ذلك استخدام الحديد فى صناعتها ، وهى من معطيات التطور التى تمت آنئذ فى عالم الملاحة ، ويرجح أن هذه التطورات بالاضافة الى حاجة الشركة لاستخدامهـا الصنادل فى مناطق أكثر بعدا من النيـــل

---

(١٤٨) دار الوثائق (خدمات ــ عزيزية ؟) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية قومبانية الوابورات المصرية ، البند الثالث •

(١٤٩) ــ : وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية ، البند الحادى والعشرون •

(١٥٠) ــ : وثيقة بتاريخ ٢٢ محرم ١٢٨١ هـ/٢٧ يونيو ١٨٦٤ ، عقد أصلى عن تنازل الخواجة مكرديج قره بيت عن موجوداته بتوكيل رسمى عنه الخواجة د• غاسبريان الى الشركة العزيزية ، وممثلها حسين شيرين ناظر العموم •

والموانيء فى مصر ، دفعتها لمحاولة تشغيل وابورين ومع كل منهم ستة صنادل فى مينائى جدة والسويس لنقل المياه والفحم والركاب والبضائع من والى الوابورات ، واتخذت قرارها فى هذا الشأن بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) (١٥١) ، ولكن تم تشغيل وابور فقط ومعه أربعة صنادل •

ويمكن القول أنه ازاء وجود التوسعات الملاحية فى تلك الفترة ، كان الاقدام على محاولة ايجاد أعداد كبيرة من هذه الصنادل ضمن أخر من السفن ، سواء عن طريق الشراء من الداخل أو الخارج ، من الجاهزة لدى البائعين ، أو التوصية بتصنيعها ، وفى هذا المجال فانه بالاضافة للاشارات السابقة توجد اشارات أخرى احداها بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) تفيد توصية الخواجة أوبنهايم باحضار ١٢٠ صندلا ، منهم ١٠ حمولة كل منهم ٤٠٠ أردب ، ١٠ حمولة ٣٠٠ أردب ، ١٠ حمولة ٢٠٠ أردب ، وذلك خلال أربعة أشهر ، لكى يتم تشغيلهم بنهر النيل ، ولكن يبدو أن الصفة العاجلة جعلت الشركة ، لا تقبل الموعد الذى حدده أوبنهايم للتسليم وهو ثمانية أشهر ، ومن ثم كان قبولها شراء ٥٠ صندلا جاهزة لديه (١٥٢) ، ثم كانت الموافقة الخديوية بالأمر الصادر فى غاية رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) ، على بيع موجودات ميرية للعزيزية منها ٧٥ صندلا (١٥٣) ، كذلك اتخذت قرارا بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) باحضار ٥٠ صندلا انجليزيا من شركة P & O ، وذلك عن طريق عبد الحميد بك وكيل العزيزية فى لندن (١٥٤) ، ولم ترد هذه المطلوبات بأكملها ، ولذا قامت بشراء أعداد أخرى من جهات متفرقة ، وقد بلغ اجمالى العامل منها بالبحرية التجارية ٢١٨ صندلا ، منها ٣١

---

(١٥١) ـ : محفظة قرارات مجلس الادارة (٦٥ ـ ١٨٦٧) ، وثيقة نمرة ٩١/١٨ بتاريخ ٢٠ شعبان هـ (يناير ١٨٦٥) صورة قرار مجلس ادارة قومبانية عزيزية مصر ، باعتماد اسماعيل راغب فى ٨ن (رمضان) ١٢٨١ هـ •

وقد عقدت مناقصة لتوريد هذه الصنادل ، وكانت بحمولة ٣٠٠ أردب لكل منهم ، وكان ثمن الواحد ٩٠٠٠٠ تسعـــون ألف قرش ، وكان من شروط المناقصـــة تسليمهم بالسويس • ـ المصدر نفسه : وثيقة نمرة ٤٣ بتاريخ ٢٦ رمضان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) ، قرار مجلس الادارة •

(١٥٢) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم (٣٦٠٩٣ بالدار) بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية ، البند الثالث •

(١٥٣) ـ محفظة تراجم دفاتر (٦٥ ـ ١٨٦٧) ، وثيقة نمرة ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ ، ١٢٨١ هـ ، صورة الأمر الكريم الصادر للمالية •

(١٥٤) ـ : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٥ ، وثيقة نمرة ١٦ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ ، صورة قرار مجلس ادارة القومبانية العزيزية المصرية •

بالبحر المتوسط ، ٤ بالبحر الأحمر ، ١٨٣ بنهر النيل ، وكان بيان هذه الأخيرة حسب جهات الشراء كما يلي (١٥٥) : ـ

عدد ٧٣ مشتراه من الميرى
٢٣ مشتراه من مكرديج قره بيت
٥٠ مشتراه من الخواجة أوبنهايم
٣٦ مشتراه من القومبانية الشرقية P & O
١ مشتراه من الخواجة نشو ٠

وكما هو ملاحظ فانه بالرغم من تشغيل هذه الصنادل فى كل من البحرين ونهر النيل ، الا أن استخدامها كان فى النهر يفوق البحرين ، وذلك لكونها أقرب للمواعين التى تسع حمولات أكبر فى نقل البضائع الداخلية ، علاوة على توافق عملها مع الظروف الملاحية فى النهر ٠

أما بالنسبة لرصد الصورة العامة لتجهيزاتها وتصميماتها ، فانه لم ترد وثائق تفصيلية لكل صندل على حدة ، وانما جاءت فى صورة اجمالية لبعضها ، ففى توصية العزيزية لوكيلها فى لندن عن المواصفات المطلوبة ، جاء فى قرار مجلس الادارة ، أن المقدر لحمولة ألف أردب ، يكون طوله على الكويرته من القش للبروة ١٢٠ قدما (*) ، ومن القرنية
بوصة قدم
للبروة ١١٣٫٣ قدم والعرض من بر الصاج (**) ٨ ٢٠ ومن أرضية
بوصة قدم بوصة قدم
العنابر (الداخل) ٥ ٢٠ ، وعمقه من الوسط ٦ ٦ ، ومقدار انغماره
بوصة قدم بوصة قدم
فى الماء من ١ ١ وهو فارغ ، الى ٦ ٤ ٠ وهو مشحون ، ويكون بكل صندل أربعة عنابر بأغطيتهم ، ولكل عنبر طلمبة كرجة لنزح مياه النتينة (النشع) ، ولكل صندل أحزمة أى رباطات من الداخل والخارج (١٥٦) ٠

وقد أورد سرهنك أبعادا أخرى لتلك التى كانت حمولتها من ٥٥٠
بوصة قدم بوصة قدم
الى ٦٥٠ أردبا ، بقوله ان مقدار انغمار كل منها من ٥ ٣ الى ٦ ٥

---

(١٥٥) ـ : محفظة وابورات ١٨٦٩/٦٨ ، قائمة تثمين موقعة من المهندس بريز لموجودات العزيزية بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ ٠

(★) أى على السطح من المقدم للمؤخر ٠

(★★) أى من خارج الصاج ٠

(١٥٦) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٥ ؛ وثيقة نمرة ١٦ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) صورة قرار مجلس ادارة العزيزية ٠

وعرضهـــا من ١٨ الى ٢ر٢٤ قدما بينمـــا كان الطول من ٦٤ الى ١٢١ قدما (١٥٧) ، واذا ما قورنت هذه الأبعاد بتلك التى سبق تناولها فى السفن البخارية « الوابورات » ، لتبين ان الصنادل كانت تقارب فى حجمها المسطح طول وعرض الوابور ، ومن ثم بدت أهميتها فى النقل ، بالاضافة الى يسر تخصصها النوعي ، أما بالنسبة لطاقم العمالة ، فتفيد الوثائق بأن أعداده ، كانت تختلف فى تلك التى تسير بالقطر فى الوابور ، عن التى تسير بالشراع ، ففى اشارة لبيان ١٨٣ صندلا بالانجرارية ، كان ذلك كما يلى (١٥٨) : —

عـــدد	صنادل بالقطـــر
٣	مرتب لكل منهم ريس ونفر بحرى
٥١	مرتب لكل منهم ريس وثلاثة أنفار بحرية
٦٧	مرتب لكل منهم ريس وأربعة أنفار بحرية
٣٧	مرتب لكل منهم ريس وخمسة أنفار بحرية
١٥٨ —	

صنادل مسيرهم بالشراع اى بدون قطر

١٥	حمولة ١٠٠٠ أردب لكل منهم ريس ونفر مستعمل (مستخدم) وعشرة أنفار طوايف بحرية ٠
١٠	حمولة ٧٠٠ أردب لكل منهم ريس ونفر مستعمل وثمانية أنفار طوايف بحرية ٠
٢٥ —	

ويرجح أن هذه الصنادل قد عرفت التخصص النوعى ، حيث أشير الى أن ثلاثة من الألفى أى حمولة ألف أردب كانت اسطبلات لنقل الخيول ، وفى ضوء هذه الاشارات يمكن القول ، بأن الصنادل ، كانت تختلف أحجامها وحمولاتها ، وكانت تجمع بين تجهيزها للقطر والعمل المستقل بالشراع ، ولكنها لم تستخدم البخار آنئذ ، على الرغم من استخدام الحديد والصاج فى تصنيعها ، وكانت تختلف أعداد طاقمها ، كما تم تشغيلها فى البحر فى نقل البضائع ، كذلك تجدر الاشارة الى أنه فى ضوء وثيقة مؤرخة ١٣ ديسمبر ١٨٧٩ ، فانه تم استخدام بعضها مقطورا بالوابورات فى نهر النيل فى أعمال البريد ، والنقل فى خطوط سير منتظمة (١٥٩) ٠

---

(١٥٧) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص ، ص : ٥٣ ، ٢٧١ ، ٢٧٣ ٠

(١٥٨) دار الوثائق (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، ملف ٦ ، محضر الجمعية العمومية المنعقدة يومى ١٧ ، ١٨ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) ، ص : ٦ ٠

(١٥٩) ــ مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/١/٣/٣٠ وارد الفروع للادارة ، رقم ١١٦ بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٨٧٩ وارد من الترسانة الميرية الانجرارية ، ص ص : ٨٣ ، ٨٤ ٠

٦ ـ عقبـــة :

وتجمع عقبـــات ، وقد ذكر الدكتور محمد على فهمى بأن الأتراك العثمانيين هم الذين أدخلوا الكلمة ، وتعنى قاربا للنزهة ، وكانت مخصصة فى العصر العثمانى لركوب الوالى وكبار رجال الدولة وتشترك فى احتفالات وفاء النيل كل عام (١٦٠) ، ولم يختلف آخرون كثيرا عن هذا التعريف فيما ذكروه فى عدة روايات مفادهـا أن العقبة كسفينة نيلية ، كانت مصنوعة من الخشب يتم زخرفتها بالألوان والزينة والأعـلام ، ولكنهم أضافوا بأنها كانت مركبـا كبـيرا يجرها رقاص بخارى (وابور) ويتم تزويدها ببعض المدافع وتخصص لركوبة العظام ، وأما التى تشارك فى احتفالات النيل ، فقد كانت واحدة تخصص لذلك ، ويقتصر عليها دون سواها (١٦١) ، بينما أشار على مبارك الى وصفها بأنها سفن الغلال التى كان يجرى تزيينها وتهيئتها للاشتراك فى الاحتفال (١٦٢) ٠

وفى ضوء هذه الآراء تبدو العقبة سفينة نيلية ، كان من أعدادها ما هو مخصص لركوب العظام . ثم نقل الغلال ، بينما خصصت احداها لاحتفالات النيل ، وفى وثائق البحرية التجارية ، ما يفيد استخدام العقبات فى نقل الحجاج ، ولا شك فقد كان مظهرها المزخرف يوافق الاحتفال بهم ، وفى موضع آخر أشير الى استئجارها من بعض الأهالى بالوجهين القبلى والبحرى ، وقد جاء ذكر ذلك فى كشف محرر ١٥ ربيع أول ١٢٧٦ هـ (أكتوبر ١٨٥٩) عن بيان حركة وابورات الانجرارية ، حيث تضمن قطر وابور القليوبية لثلاث مراكب مشحونة بالغلال ، ثم عقب « ماركة الأديان » محمولا به الحجاج ، وكان تحت رئاســـة سليمان أحمد الباجورى من الباجور ، وفى اشارة بالمصدر ذاته ورد ذكر عقبات مملوكة لآخرين ، وان كانت قد شحنت بآلات حديدية (١٦٣) ٠

وعلى هذا الأساس تنوع استخدام العقبة ، ولكنها كانت أكثر السفن النيلية التى توافق نقل الركاب ، نظرا للعناية التى كانت تحيط مظهرها ٠

وعلى الرغم من عدم الوقوف على بيانات لها فى وثائق البحرية التجارية فى عهد اسماعيل باشا ، الا أن العثور على ذلك يظل قائما ، فى ضوء

---

(١٦٠) د٠ محمد على فهمى : مرجع سابق ، ص : ٤٠٩ ٠

(١٦١) أحمد شفيق : مذكراتى فى نصف قرن ، جزء أول ، مطبعة مصر ط ١٩٣٤/١٣٥٢ ، ص : ٨٠ ، ـ درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص ص : ١٠١ ، ١٠٢ ٠

(١٦٢) على مبارك : الخطط الجديدة ، جـ ١٨ ، ص : ٣٤ ٠

(١٦٣) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : محفظة رقم ٢ ، ملف حركة وابورات القومبانية ، كشف محرر فى ٢ بابة/ربيع أول ١٢٧٦ هـ (١٢ أكتوبر ١٨٥٩) ، بيان مرور الوابورات فى بحر الغرب بالقلعة السعيدية ٠

اشارات نظامات العزيزية الى أنه « يلزم ايجاد وابورات صغيرة وعقبات بمينتي اسكندرية والسويس لنقل بضايع وأرزاق وآساكل الجهتين المذكورتين الى الوابورات والمراكب ومنها الى الأساكل » (١٦٤) ، ومتى ثبت ذلك يضاف البحر الى محور عملها النيلي .

٧ ـ غليون (Galleon) :

يجمع غلايين وأضاف النخيلي غلاوين ، وقد ذكر أن الكلمة معربة عن الأسبانية Galeon وهو بالفرنسية Gallion وبالانجليزية Galleon وقد وصف الغليون بأنه مركب حربي يمتاز بعظم المقدم والمؤخر ، وجاء في ذكر أبعاده أن طوله نحو ٥٠ ذراعا ، أى نحو ١١٠ قدم انجليزى (١٦٥) . وعده الدكتور السروجي ضمن السفن الحربية في عهد محمد على ، ومرادفا للبوارج ، وأشار الى أن أفراد طاقمه ، كان يتراوح بين ٧٣٦ ، ١٠٣٤ فردا (١٦٦) ، وقد ذكرت د. سعاد ماهر أن الغليون كان أرقى سفينة حربية في القرن السادس عشر ، وكان اختراعا برتغاليا (١٦٧) .

وعلى هذا النحو فان الغليون كان من السفن الحربية ، بيد أن الاشارة الواردة في وثائق الشركة المجيدية بتاريخ ١٦ جمادى أول ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) تفيد تسليم الشركة للترسانة « غليون قرويط (قرويت) الذي كان مجعول مخزن فحم .. حيث انه مزمع تكسيره » (١٦٨) وتفسير هذه الاشارة لا يعني اعتباره ضمن السفن التجارية ، وانما يعني اتخاذ البحرية التجارية المصرية بعض السفن الحربية كبيرة الحجم وغير الصالحة للاستخدام الحربي مخازن للفحم تتزود منها السفن في عرض البحر تجاه الموانيء .

أما بالنسبة لاقتران الغليون بالقرويت ، فهذا يرجع كون هذا الغليون تحديدا أقل حجما من اعتباره ضمن البوارج . وذلك لكون القرويت أقل حجما من البارجة (*) .

---

(١٦٤) راجع البند ٦١ من نظامات العزيزية ، والنص الأصلي ضمن ملاحق الدراسة غير المنشورة بقسم التاريخ ـ كلية البنات ـ جامعة عين شمس للباحث ذاته وبنفس عنوان هذه الدراسة .

(١٦٥) درويش النخيلي : مرجع سابق ، ص ص : ١١٢ ، ١١٣ .

(١٦٦) د. محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٢٠ .

(١٦٧) د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٠ .

(١٦٨) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربي ، قلم ادارة المدير ، رقم ٢٦ بتاريخ ١٦ج (جمادى أول) ١٢٧٧ هـ ، من المدير الى سعادة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ .

(*) سيتم تناول ذلك في العناصر التالية « قرويت » .

٨ ـ فلوكـــة :

وتجمع فلايك ، فلائك ، وأوردها الأنسى فى التركية فلوقة . فلكة بمعنى زورق (١٦٩) ، وذكر النخيلي أنهـــا من الزوارق الصغيرة التى تستخدم لنقل الركاب بين السفن الكبيرة والساحل (١٧٠) ، وأضـــيف لاستخداماتها لدى كل من سرهنك والدكتور السروجى أنها تلحق بالسفن الحربية ، مثلما توضع على ظهرها أحيانا لاستخدامها عند اللزوم فى نقل التموين والأفراد (١٧١) ، وفى بحوث الأدميرالية البريطانية اشارات عديدة عن ضرورة وجود فلايك للنجاة بكل سفينة (١٧٢) ٠

وفى وثائق البحرية التجارية المصرية اشـــارات لاستخدام الفلوكة كملحقة بحرية بكل سفينة بخارية بحرية أو وابور نيلى (١٧٣) ، الأمر الذى يرجع استخدامها عند الانقاذ أو الانتقال عند صـعوبة الرسو فى بعض الموانىء ، ولكن وجدت لها استخدامات أخرى تبعا للاشارات العديدة التي جاءت في هذا الصدد ، ومنها تخصيص فلوكة لانتقال ناظر شركة العزيزية ٠ عين لتشغيلها باش ريس وعشرة أنفار بحرية ، وأخريات لوكلاء الشركة ، ثم فلايك لأداء طلبات بين الميناء والوابورات ، بينما وجدت فلايك مخصصة لنقل الفحم بكل منها ريس وعدد واحد نفر بحرى ، كما وجدت فلايك أخرى خصصت للتعدية بين شاطئي النيل (١٧٤) ٠

ومن ثم يمكن القول ، بأن الفلايك كان منها ما يلحق بالســفينة الكبيرة ، وفى هذه الحالة كان ينظر لها على أنها من مستلزماتها حتى ان عمالتها تكون من ضمن طاقم السفينة ، أما فى الحالات الأخرى التى تعمل فيها مستقلة ، فقد اختلفت أعداد طاقمها ، ولذا يرجع اختلاف أحجامها وتجهيزاتها قياسا لاختلاف عدد أفراد الطاقم ٠

---

(١٦٩) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٣٨٩ ٠

(١٧٠) درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص ص : ١١٦ ، ١١٧ ٠

(١٧١) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ص : ٢٩٧ ، ـ د٠ محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦١٢ ٠

(١٧٢) الادميرالية البريطانية : الفن البحرى العام ، جـ ١ ، ص ص : ٦٩٦ ، ٦٩٧ ٠

(١٧٣) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : محفظة ٢ ، ملف حركة وابورات المجيدية ، كشف بتاريخ ١٥ ربيع أول ١٢٧٦ هـ (أكتوبر ١٨٥٩) بيـــان حركة مرور وابورات الانجرارية ٠

(١٧٤) ـ عزيزية : محفظة الوابورات رقم ٤ (٦٨ ، ١٨٦٩) ، وثيقة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) كشف محرر لديوان عموم العزيزية بتوقيع حسين شيرين ناظر العموم ٠

٩ ـ قــارب :

يجمع قوارب ، وقيل بأن الكلمة مشتقة عن اليونانية ، ثم دخلت الرومانية ، وأصبحت قرابه Câraba عند الأسبان ، قارافو Caravo عند البرتغال ، والقارب يتداخل الى حد كبير مع أوصاف سفن أخرى (*) ، اذ قيــل فى تعريفه انه سـفينة صـغيرة تلحق بالمراكب والسفن الكبيرة لاستخدامها فى التنقل بينها وبين الميناء ، أو فى تحميل شحنات زائدة ، أو فى النجاة عند الأخطار ، وأضاف البعض أن استخداماتها شتى ، ولكنها كانت تستعمل بوجه خاص فى التنقل بين القرى ابان فيضان النيل (١٧٥) ٠

وفى هذه الآراء بدا القارب سفينة صغيرة ، ولكن فى ضوء اشارات وثائق البحرية التجارية المصرية ، جاء واقعه أكبر من ذلك ، حيث تشير مكاتبـــة من عمر لطفى وكيل المرورية العام الى مهر دار الخديو بتاريخ ٢٦ رمضان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) الى طلبه الاذن الخديوى باعطاء مصلحة السكك الحـديدية ـ بما نصه ـ « أربعة من قوارب الانجرارية حمولة كل واحد ١٨٠٠ أردب ، لنقل الأدوات الواردة من أوربا على ذمتها » ، وقد صدر أمر الموافقة للشركة العزيزية وتم اخطار المذكور (١٧٦) ، كما أشير للموضوع ذاته فى مكاتبة أخرى من محمد خورشيد مدير المرور العام وجاء بها نفس الحمولة ألف وثمانمائة أردب لكل منها (١٧٧) ، وهذه الحمولة لم تعتبر القوارب من السفن الصغيرة ، ولا يمكن تفســير هاتين الاشارتين الا من خلال ترجيحين ، أولا : أن يكون اطلاق اللفظ (قارب) قصد به نوع آخر من السفن الأكبر حجما ، ثانيا : أن يكون القارب ذاته قد طرأ عليه تطوير فى التصميم والبنــاء ، ويظل الترجيح قائما ، فى ضوء عدم العثور على وثائق ببيانات تفصيلية لأبعاد وأحجام القوارب وطريقة تشغيلها ٠

أما الاشارات الأخرى ، فقد جاءت احداها تفيد تصنيعه من الصاج ، وأخرى من الحديد ، ففى مكاتبة محمد شريف الى المعية بتاريخ ١٦ جمادى الأولى ١٢٧٥ هـ (ديسمبر ١٨٥٨) ، جاء ذكر توقيع عقد بين الحكومة

(★) راجع ما سبق تناوله عن « الزورق » وما سيتم تناوله عن « المركب » ٠

(١٧٥) ـ د٠ سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٤ ٠

ـ محمد حمدى المناوى : مرجع سابق ، ص : ٢٠٠ ٠ ـ د٠ على محمد فهمى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٢٧٠ ، ٤٠٠ ٠

(١٧٦) دار الوثائق (ديوان معية) : محفظة ٣٧ معية تركى ، ترجمة مكاتبة رقم ٣٧/٦٦ بتاريخ ١٦ رمضان ١٢٨٢ هـ من عمر لطفى وكيل المرورية الى مهردار الخديو ٠

(١٧٧) ـ : ترجمة مكاتبة رقم ٣٧/١١٤ بتاريخ ١٢ شوال ١٢٨٢ هـ (مارس ١٨٦٦) ، من محمد خورشيد مدير المرور العام الى مهردار الخديو ٠

والخواجات فوراشر وشركاهم بخصوص صنع ٢٠ قاربا من الصاج ترد خلال ٦ أشهر (١٧٨) ٠

وأما الاشارة الى تصنيعه من الحديد فقد جاءت فى عقد بيع موجودات « مكرديج قره بيت » للعزيزية ، وبهـا ذكر وابورين ولكل منهما قارب حديد (١٧٩) ، وهذا يعنى مواكبته التطور فى استخدام المعادن بدلا من الخشب ٠

ومثلما أشارت هذه الوثيقة الى كونه تابعا للوابور ، أشارت أخرى لعمله المستقل ، فقد جاء بمكاتبة مأمور ضبطية المحروسة فى ذى الحجة ١٢٧٤ هـ (يولية/أغسطس ١٨٥٨) ، القاء القبض على قارب قادم من الوجه القبلى يحمل خمسة وعشرين نفرا من العبيد (١٨٠) ، وفى مكاتبة أخرى بتاريخ ١٥ صفر ١٢٧٦ هـ (سبتمبر ١٨٥٩) التماس قنصـل انجلترا اعطاءه قاربا من قوارب الانجرارية لاتخاذه كنيسة سيارة (١٨١) أى جوالة ٠

وعلى الرغم من عدم وجود اشارات لكيفية تشغيل هذه القوارب ، الا أنه وجدت اشارة الى استخدام المجاديف ، وان كانت قد قرنتها بالصغيرة منها ، وذلك بقولها عن قيمة استئجاره من الأهالى « أجرة كل نفر من القواربية (أى العاملين به) يومى ثمان قروش ، وأجرة القارب القدافى (الجدافى من المجداف) الصغير المعد لنقل البضايع فى اليوم الواحد سبعة قروش » (١٨٢) ، وهذا يعنى وجود أنواع صغيرة وأخرى كبيرة تبعا لأحجامها وأغراض استخداماتها ٠

---

(١٧٨) ــ : محفظة ٢٢ معية تركى ترجمة رقم ٣٥٢ فى ١٦ جمادى أول ١٢٧٥ هـ من محمد شريف ناظر الخارجية الى المعية ٠

(١٧٩) ــ (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، عقد تنازل من الخواجة مكرديج قره بيت الى حسين شيرين ناظر عموم العزيزية ٠

(١٨٠) ــ (ديوان معية) : محفظة ٢٠ معية تركى ، ترجمـة وثيقة رقم ٢١٣ فى ذى الحجة ١٢٧٤ هـ ، من مأمور ضبطية المحروسة (مصر) عبدى شكرى الى اسماعيل بك بديوان المعية ٠

(١٨١) ــ : دفتر ٥١٨ معية سنية ، وارد رقم ٢٨ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٧٦ هـ ، ترجمة التماس من قنصل انكلترا ، ص : ١ ٠

(١٨٢) ــ (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة ٨٠-٣٦٠ بالدار بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية ، البند الثالث ٠

١٠ ـ قرويـــت (Corvet) :

ترد فى بعض الأحيان قرويط ، والجمع قراويت أو قراويط يقابلها فى الانجليزية Corvet والفرنسية Corvette ، يوصـف على أنه سفينة حربية متوسطة ، وقيل بأصله العربى المأخوذ عن « غراب » وهى سفينة حربية كانت معروفة فى العصور الوسطى ، رتم استخدام اللفظ الجديد أواخر القرن السادس عشر وأوائل السابع عشر الميلادى ، ليدل على نوع من السفن الحربية الخفيفة (١٨٣) ، وقد أشارت د٠ سعاد ماهر الى أن القرويت كان من سفن الاسطول المصرى فى القرنين الثامن عشر والتاسع عشر واشترك فى حرب القرم ١٨٥٣ (١٨٤) ، وعلى هذا النحو لم يكن تجاريا وانما سفينة حربية ، وفى وثائق البحرية التجارية المصرية لم ترد له سوى اشارة عابرة ، تفيد اتخاذ غليون قرويط مخزنا للفحم ، وكانت به آلة تقطير للمياه ، وقد تم تسليمه للترسانة فى جمادى اول ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) لكى يتم تكســيره (١٨٥) ، وقد سـبق الاشارة حين تناول الغليون ، الى أن ذلك كان على سبيل استفادة البحرية من السفن الحربية ـ غير الصالحة حربيا ـ فى أغراض التخزين ٠

١١ ـ قطـــيرة :

وتجمع قطائر ، وفى الوثائق قطاير ، تعرف بأنها مركب صغير ، من نوع السنبوك أو الزورق أو القارب الصغير ، لا تسع الا أفرادا قلائل . وقيل باستخدامها الحربى ، وكذلك التجارى فى البحر الأحمر ونهر النيل بصعيد مصر (١٨٦) ٠

وفى الوثائق جاء ذكرها على سبيل استئجارها من أهالى السويس وجده وسواكن ، لكى تقوم بنقل المياه والفحم والركاب من والى السفن البخارية (١٨٧) ، ثم استعاضت البحرية التجارية عن ذلك ، بتشغيل وابورات صغيرة ألحقت بها بعض الصنادل (١٨٨) ٠

---

(١٨٣) درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص ص : ١٢٦ ، ١٢٧ ٠

(١٨٤) د٠ سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٤ ٠

(١٨٥) درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص : ١٢٧ ، ـ د٠ محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦٢٠ ٠

(١٨٦) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربى قلم المدير ، وثيقة رقم ٢٦ بتاريخ ١٦ ج (جمادى أول) ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) من المدير الى سعادة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ ٠

(١٨٧) درويش النخيلى : المرجع السابق ، ص ص : ١٢٨ ، ١٢٩ ٠

(١٨٨) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٤/٤ قيد التحريرات الواردة =

١٢ ـ ماعون ، ماعونة :

وقد جمعت فى الوثائق مواعين ، ماعونات ، وتعرف بالفرنسية كذلك Mahonne وقيل بأنها مشتقة من العربية « معون » ووصفت بأنها مركب صغير ، ويقابلها بالانجليزية Keel لنوع من السفن المسطحة القاع لنقل الفحم ، بينما أشـــير الى أن « الشلندى » نـوع من السفن عرفت لدى العثمانيين باسم « ماعونة » ، وهى التى يذكرهـــا البنادقة Mahon ولها ساريتان أو ثلاث ، وطولها ١٩٥ قدما وعرضها ٢٣ ، ويمكنها حمل ٦٠٠ شخص كما تزود بالمدافع (١٨٩) ، ولكن لا يمكن الجزم باستمرارية وجود هذه الأبعاد لعدم وجود الوثيقة ، ويرجح استخدام الماعونات فى الأغراض الحربية تبعا لهذه الاشارات ، وكذلك الأغراض التجارية تفسيرا لشرح اللفظ الذى يعنى الحمل أو الشحن ، وفى الاشارات الوثائقية ما يفيد استخدامها كذلك ، فبعد أن صدر الأمر العالى فى ٢٤ ذى القعدة ١٢٧٣ هـ (يونية ١٨٥٧) بتكسير ١٧ ماعونة خشبية مع بضعة سفن غير صالحة وتوزيع أخشابها على مطابخ العساكر (١٩٠) ، ترد اشارة لاحقة عن ارسال أربعة ماعونات من الاسكندرية عن طريق مضيق رشيد لأشـغال القلعة السعيدية ، وارسال وابورات لقطرهـا (١٩١) ، وهـذا يعنى استخدام الوابورات فى جرها .

وقد أشير الى الماعونات فى قرارات الشركة العزيزية ، ففى قرار بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) جاءت الاشارة الى أنه كان يتم استئجارهـــا من المتعهدين بالاســـكندرية والذين كان يطلق عليهم « الماعونجية » لمـــدة عام ، بواقع أجرة للمـاعون يومى بين ١٠ ــ ١٢

= والصادرة عربى ، رقم ١ بتاريخ ٥ محرم ١٣٧٧ هـ (يولية ١٨٦٠) من المدير الى وكيل جدة .

ـ (عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة (٦٥ ـ ١٨٦٧) ، وثيقة رقم ١١/١٨ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٥) قرار مجلس ادارة العزيزية .

ـ (مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/١/٣/٢٦ جـ ١ دار عموم الفروع سنة ١٨٧٨ ، نمرة ٢ بتاريخ ٢ محرم ١٢٩٥ هـ (يناير ١٨٧٨) وارد من توكيل سواكن الى ديوان عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية ص : ٦١ .

(١٨٩) درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص ص ١٣٧ ، ١٣٨ ، ـ د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٧ .

(١٩٠) دار الوثائق (ديوان معية) : دفتر ١٨٨٦ أوامر ، رقم ٦ بتاريخ ٢٤ ذى القعدة ١٢٧٣ هـ ، أمر كريم الى ديوان الداخلية ص : ٧٦ .

(١٩١) ـ : محفظة ٢٢ معية تركى (ملخصات) ، ترجمة وثيقة رقم ٢٢/٣١٠ بتاريخ ٢ جمادى أول ١٢٧٥ هـ (ديسمبر ١٨٥٨ من محمد خسرو ناظر الوابورات والعمليات الى المعية .

قرشا (١٩٢) ، ثم وجدت الشركة أنه من صالحها ايجاد أعداد منهـا فى ملكيتها ، ومن ثم اتخذت قرارا بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) بانشاء ١٢ ماعونة على ذمتها بالترسانات المصرية (١٩٣) ٠

وطبقا لما جاء بخصوص استخداماتها ، فان أساس عمل الماعونات كان ينصـب على نقـل الفحـم والبضـائع ومن ثم يمكن القول بأن تجهيزاتها كانت تناسب هذه المشحونات من حيث تسطيح القاع ، ولم تكن تناسب نقل الركاب ٠

١٣ ـ مركـب :

تجمع مراكب ، ويفسر معناها على صفة الشمول ، أى شىء يمتطيه الانسان (١٩٤) ، والتمييز للمركب ، مطية الماء ، وانتشرت تدريجيا هكذا مركب على غرار شيوع السفينة ، ولعل الشيوع بهذا الشكل قد أوجـد صعوبة فى تمييز أنواعه ، حيث كان منها مراكب البحر ، المعاش أو المعاشات المسافرة أو السفرى ، المقاتلة أو الحربية ، مراكب الملوحة ، ثم مراكب النزهة ، والنيلى والمخروط (١٩٥) ، والكلمة على عموميتها عربية بمـا لا يدع مجالا للشك ، واذا أمكن تمييز أنواعها ، فهى تمييزات جزئية تستند على استخداماتها أو امكاناتها ، تبعا لنطاق عملها ، وكأمثلة لذلك ما أورده البعض عن استخدام المراكب فى البحر ، وأخرى فى النيل ، وكانت السفرى تستخدم كمراكب حمالة أو لنقل التجار ببضائعهم (١٩٦) ، بينما كانت مراكب المعاش على حد قول كلوت بك ، « تصلح لنقل البضائع الثقيلة » ، وقد أضاف أنها تحمل نحو خمسمائة طن ، ولها اما ساريتان أو ثـلاث من الطراز اللاتينى (١٩٧) ، أى مثلثة الشكل ، وهى تسـير فى الميـاه العميقة لعلاقة ذلك بكبر حمولتهـا ولذلك كان يقترن نشاطهـا المكثف بموسم فيضان النيل ، وان كانت قد حاولت البحرية التجارية التغلب على ذلك فيما بعد ٠

---

(١٩٢) ـ عزيزية : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٠ بالدار ، بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ ، قرار جمعية حضرات مؤسسين العزيزية ، البند الثالث ٠

(١٩٣) ـ : وثيقة نمرة ٢٣ بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية ٠

(١٩٤) د٠ على محمد فهمى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٢٧٠ ، ٣٩٩ ٠

(١٩٥) للمزيد ـ : درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٩ ، ١٤٠ ، ـ د٠ سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٨ ٠

(١٩٦) المرجع نفسه ، ص ، ص : ١١ ، ١٢ ، ٦٤ ٠

(١٩٧) كلوت بك : مرجع سابق : جـ ٢ ، ص ص : ١٧٣ ، ١٧٤ ٠

وفي وثائق الدراسة فقد جاء ذكر المراكب على صفة العموم في أوائل عهد سعيد باشا ، وقد أشارت وثيقة مؤرخة ٥ ذى الحجة ١٢٧١ هـ (أغسطس ١٨٥٥) الى اضطرار الحكومة الى استئجار مراكب الأهالي لنقل المؤن والمهمات ، وذلك في أعقاب فصل الربابنة القدامى وبيع الصنادل الميرية وتأجيرها (١٩٨) ، وكان ذلك يعنى امتلاك الأهالي لهذا النوع من السفن ، مثلما يعنى توافر أعدادها لدى الحكومة في تلك الفترة المبكرة ، وقد وفرت ذلك من خلال امتلاكها الانجرارية في وقت لاحق ، والتي أوضحت وثائقها ، أنه بعد امتلاكها وابورات بخارية ، كانت تقوم هذه الوابورات بجر أعداد من المراكب ، كانت تصل الى الست ، بالاضافة الى بعض الوحدات الأخرى (١٩٩) ٠

أما بالنسبة للتطورات التي يمكن الوقوف عليها ، فهذه تمثلت عناصرها في استخدام المراكب الحديدية بعد أن كانت تقتصر على الخشبية ، ثم استخدام أحجام مختلفة تناسب تنوع الحمولات ، وأخيرا محاولة التغلب على السير في المياه قليلة العمق ٠

فبالنسبة لاستخدام الحديدية ، كان يعنى ذلك التواصل مع التطور العالمي ، ومن ثم كانت توصية المسيو أوبنهايم باحضار ١٢٠ مركب جديد من بحر برا ، وجاء بالقرار ذاته المؤرخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، أنهم « ٠٠ بقلوع (أشرعة) ، ومكتملين الآلات للسفرية ببحر (نهر) النيل ٠٠ منهم مائة مركب كل واحدة حمولة ٨٠٠ أردب ، وعشرة كل منها حمولة ٢٠٠ أردب ٠٠ » (٢٠٠) ٠

كذلك أوصت الشركة الانجليزية P & O على أربعة مراكب حديدية للعمل بميناء الاسكندرية في نقل المواشي بين الميناء والوابورات ٠

وعلى الرغم من أن هذه الاشارات لم توضح كنه الآلات ، الا أن

---

(١٩٨) دار الوثائق (ديوان خديوى) : محفظة ٧ معية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٣١٢م ١٤/٢ بتاريخ ٥ ذى الحجة ١٢٧١ هـ من محمد خسرو ناظر الوابورات والعمليات الى كاتب ديوان خديوى ٠

(١٩٩) ـ مجيدية : محفظة ٢ ، كشف محرر بتاريخ ١٧ ربيع ثانى ١٢٧٦ هـ (نوفمبر ١٨٥٩) ، خاص بيان عن وابورات الانجرارية المادين من هاويسات القناطر الخيرية ، ص ـ ص : ١ ـ ٦ ٠

(٢٠٠) ـ (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ١٦ بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية ، البندان الثاني والثالث ٠

بعضها أفاد وجود مركب ذى دفتين كان يعمل فى ترعة الابراهيمية بصعيد مصر ، وعليه ريس وثلاثة أنفار بحرية (٢٠١) ٠

ولم تقف توصيات التصنيع والشراء عند المراكب الحديدية ، بل كان الأمر كذلك بالنسبة للخشبية ، وان كان يرجح تشييدها فى مصر ، حيث ترك أمرها لمباشرة مدير العموم ، وكانت بأشرعة وحمولاتها بين ١٥٠ ـ ٤٠٠ أردب ، وقد أشير الى أنها لنقل الأحجار وخلافه (٢٠٢) ٠

ومما لا شك فيه كان وجود التنوع فى الحمولات فى صالح النقل ، وذلك لتوافقه مع مختلف الشحنات وكذلك منسوب المياه أثناء الملاحة ، وقد كانت نصوص الطلب تشير الى ضرورة مراعاة سير المراكب فى المياه القليلة ، وحسبما أورد النص « ٠٠ لكى لا يحصل وقوفهم وعطلهم على الجروف (*) ، بوقت تحاريق المياه بالبحر (النهر) والترع ٠٠ » (٢٠٣) ، ولكن يبدو أن مثل هذه النصوص لم تكن كافية ، أو أن الانحسار النيلى كان يفوق التقديرات فى بعض السنوات ، ولذا لم تكن من وسيلة للتغرب على عدم السير المنشود ، سوى الجر بالوابورات ، ثم الوسيلة الأخرى التى أشار اليها القرار ذاته وهى « ترتيب خيول بوستة (٢٠٤) » لجر المراكب التى كانت بمعزل عن الوابورات ، وذلك عن طريق قطرها من البر ومع ذلك فقد استخدمت بعض المراكب فى التعدية للركاب والبضائع بين شاطئى النيل عند امبابة (٢٠٥) ، وذلك قبل استخدام المعدية البخارية ، وحيث لم يكن قد تم توصيل خطى السكك الحديدية بين الشاطئين ٠

١٤ ـ معدية :

تجمع معادى ، معاد ، وجاء فيها عدة آراء ، منها أن المعادى (**) : السفن الصغار التى يجاز بها النهر ، أو هى القارب الكبير أو الصغير ،

---

(٢٠١) ـ ديوان معية : دفتر ١٨٥٣ معية : دفتر ١٨٥٣ معية ، لمرة ٨١ بتاريخ ٢٥ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧٢) ، من مهردار خديوى الى ناظر الانجرارية ، ص : ٣٢ ٠

(٢٠٢) ـ عزيزية : المصدر السابق نفسه قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية ٠

(*) شواطىء الترع النيلية عند انحسار المياه بعد انتهاء الفيضان ٠

(٢٠٣) المصدر نفسه ٠

(٢٠٤) نفسه ٠

(٢٠٥) أمين سامى : مرجع سابق ، مج٢ من ج٣ ، ص : ٨١٠ ، وللمزيد راجع ما سيتم تناوله فى « معدية » ٠

(**) المعادى : باعتبارها أحد أحياء القاهرة حاليا ، سميت كذلك نسبة الى معدية جزيرة الذهب ٠

د٠ سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٩ ٠

الذى يستعمل دون غيره فى تعدية الناس والدواب أو هى المراكب للتعدية، وقيل بأن استخدامها رهن بالترع والأنهار ، ورأى آخر بأنه يطلق اللفظ مجازا على السفن الصغيرة التى تستخدم للتعدية بين السفن الكبيرة والميناء أو بين الكبيرة وبعضها البعض (٢٠٦) ٠

واذا كان قد أشير لاستخدام المراكب كمعاد بين شاطئى النيل فى العنصر السابق ، فقد لوحظ أن مسماها كان المركب ، أما فى هذا العرض ، فان الاشارة كانت تحدد المعدية وتخصها دون سواها ، بما يعني أنها صممت خصيصا لهذا الغرض ، وفى هذا المجال فقد أشير لاستخدام البخار فى تشغيلها وأطلق عليها « معدية بخارية » ، وقد تم تشغيل احداها لعبور فرع رشيد بين كفر العيس ، وكفر الزيات مع انشاء السكك الحديدية ، واستمر الأمر كذلك ، الى أن تم بناء كوبرى كفر الزيات عام ١٨٥٩ (٢٠٧) ٠

ولما كانت السكك الحديدية قد تم مد خطوطها الى صعيد مصر بدءا من امبابة فى مديرية الجيزة ، وهذه كانت تقع على الشاطىء الغربى ، ولم تكن تتصل مباشرة بالخط المتجه للوجه البحرى الذى يبدأ من بولاق القاهرة على الشاطىء الشرقى ، من ثم بدت فى هذه الحالة أهمية وجود وسيلة تصل بينهما ، ومع عدم انشاء كوبرى (٢٠٨) ، لم يكن ذلك ممكنا الا من خلال وجود معدية ، وقد كانت هذه المهمة تقوم بها المراكب فى البداية (٢٠٩) ، ثم تم استخدام معدية بخارية ، ومن خلال ما أوردته الوقائع بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٨ هـ / ٦ ابريل ١٨٧١ عن طريقة عملها ، يتضح أنه كان بمقدورها تعدية البضائع مشحونة داخل عرباتها ، وان كانت لم توضح كنه تلك العربات وعما اذا كانت من قطار السكك الحديدية ، بعد أن يتم فصلها عن الوابور الجرار ، لكى يتم تركيبها خلف الوابور الجرار على الشاطىء الآخر ، أو أن ذلك فى حالة صعوبة التفريغ واعادة الشحن ، وهو الأرجح ، تبعا للنص الذى يذكر : ـ

---

(٢٠٦) درويش النخيلى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٤٦ ـ ١٤٨ ٠

(٢٠٧) د٠ فاطمة علم الدين : تطور النقل والمواصلات الداخلية ٠٠ ، ص : ٤٥ ٠

(٢٠٨) تم انشاء كوبرى امبابة عام ١٨٩٠ ، وكان طوله ٤٢٥ مترا ، وله ست فتحات ملاحية ثابتة وفتحة واحدة متحركة ذات ممرين ملاحيين عرض كل منهما ٥ر٢١ مترا ، وقد عرف باسم « الكوبرى القديم » حيث تم انشاء كوبرى آخر جديد على شماله بدءا من ١٩١٢ وانتهى بناؤه عام ١٩٢٥ ، وطوله ٤٩٠ مترا ، ـ المرجع نفسه ، ص ص : ٢٨ ، ٢٩ ٠

(٢٠٩) أمين سامي : مرجع سابق . مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٨١٠ ٠

« .. بالنظر لترغيب أصحاب الغلال فى الشحن بالسكة الحديد ، وتسهيل توصيلها بالمحلات مقصودهم ، قد استعدت المصلحة فى توصيل عرابيات (*) الغلال من البر الغربى الى البر الشرقى بواسطة المعدية البخارية ، أى أن بورود العرابيات مشحونة غلال لحد محطة امبابة ، يجرى توصيله الى بولاق ومنها المقتضى ارساله الى الاسكندرية ، يجرى سفريته دوغرى (مباشرة) بالقطارات المتوجهة اسكندرية .. » ثم يضيف: « ان الذى يكون برسم الارسالية الى مصر ، يجرى تعدية عرابياتها مشحونين بواسطة المعدية البخارية ، من محطة امبابة الى البر الشرقى ، فالذى يكون مرغوب تسليمه بجهلة الرملة (بولاق) يجرى تسليمه هناك ، والذى يكون مرغوب تسليمه برصيف مصر ، يجرى تسليمه فى رصيف المحطة المذكورة .. » ، وكذلك « أن الغلال التى تكون برسم الارسالية الى اسكندرية .. تكون تعدية عرابياتها مشحونة بواسطة المعدية البخارية .. » (٢١٠) .

ان ما توضحه هذه النصوص ، هو وجود تطور فعلى من حيث استخدام البخار فى الملاحة ، وتسخير ذلك فى خدمة المواصلات البرية ، وكانت تلك الأهمية الكبيرة ، التى أبرزها دور المعدية البخارية فى تلك الخصوصية المصرية ، التى لازمت انشاء السكك الحديدية ، فضلا عن ذلك دورها فى النقل بين شاطئى النيل ازاء مختلف الأنشطة .

١٥ ـ نقيرة :

ذكر أنها تجمع نقائر ، وأشير لها فى الوثائق « نقاير » ، وقيل بأن النقيرة هى نوع من المراكب الصغيرة التى تستعمل فى نقل المسافرين والمتاجر فى البحرين الأحمر والمتوسط ، وأشير الى عملها فى النيل أيضا ، بيد أن البعض أشار لاستخدامها كذلك فى الاغراض الحربية (٢١١) ، ولم ترد عنها بيانات واضحة ، تحدد ابعاد تصميماتها وتجهيزاتها .

وقد جاء ذكر النقاير فى وثيقة من عهد سعيد باشا مؤرخة ٢٣ محرم ١٢٧٦ هـ (أغسطس ١٨٥٩) بما يفيد وجود أربع منها أطلق عليها « نقاير مالحى » أى تعمل فى البحر الأحمر (المالح) ، وكانت تعمل باشراف نظارة السفائن التجارية ، أى أنها فى الأغراض التجارية ، وان

(*) هكذا فى الأصل ، أى (عربات) .

(٢١٠) دار الوثائق (محافظ الأبحاث) : محفظة ١١ الوقائع المصرية ، مستخرج من العدد رقم ٤٠٢ بتاريخ الخميس ١٦ محرم ١٢٨٨ هـ/٦ ابريل ١٨٧١ .

(٢١١) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص ص : ١٥٠ ، ١٥١ .

كانت قد خاطبت الوثيقة نظارة الجهادية ، بعمل ما تراه أرجح للميرى من حيث بيعها أو تكسيرها (٢١٢) .

واذا كان هذا العرض قد رصد هذه الأنواع بمسمياتها ، التى كانت اضافة لطاقة الملاحة التجارية ، فان هذا لا ينفى وجود أنواع أخرى ، وعامة فان معنى وجود هذا التنوع ، وخاصة فى النشاط الداخلى ، أنه يدعم النقل الداخلى ، مثلما يدعم النشاط البحرى ، من كونه وسيلة بدت هامة فى الربط بين الداخل أى الظهير ، والموانىء حيث تبدأ الحركة الخارجية ، أى سفن البحرية التجارية .

---

(٢١٢) دار الوثائق (ديوان معية) : دفتر ١٨٩٠ أوامر ، رقم ١٩ بتاريخ ٢٣ محرم ١٢٧٦ هـ ، أمر كريم الى نظارة الجهادية ، ص : ١٨٠ .

ثالثا : السفن تاريخيا في ظروف الاصلاحات والشراء

تعتبر اصلاحات السفن وصيانتها على درجة كبيرة من الأهمية ، فهى بمثابة بعث الحيوية للأجزاء العاطلة ، أو بالأحرى قد تبدو ضرورية لاستئناف واستمرار نشاطها ، ومن ثم فهى لا تقل أهمية عن التجهيزات الفنية فى تصميماتها ، بل تكون فى بعض الأحيان مدعاة لاستبدال آلات وأدوات قديمة أو مستهلكة أو تالفة بالأحدث ، هذا فضلا عن اجراء الصيانة والترميمات فى تصميم السفينة ذاتها ، ولذلك كانت تنص النظامات على تخصيص نسبة من الأرباح لاستهلاك الآلات والتأمين ، وأشير الى أنها مال احتياطى (٢١٣) ، وقد ذكرت بحوث البحرية أن البواخر عامة تحتاج الى ثلاثة أنواع من الاصلاح هى اصلاح عاجل وسنوى دورى ، ثم شامل كل أربعة سنوات ويعرف بالعمرة (٢١٤) ٠

فاذا نوقشت هذه الأنواع لبدا أولها ذا صفة مفاجئة قد لا تحتمل التأجيل ، على عكس النوعين الأخيرين ، التى تبدو فيهما السفينة بحالة تمكنها من السير الى موقع الكشف السنوى أو العمرة ، ومن ثم بدت أهمية وجود ورش وترسانات وأحواض لصيانة السفن داخل مصر ، حتى تلبى على الأقل احتياجات الاصلاح العاجلة ، ان لم تكن جميعها ، ولذلك خولت الفرمانات شركات البحرية التجارية المصرية حق انشاء ورش وترسانات فى الموانىء المصرية ، مثلما وافقت على أخذها ما يلزم من الآلات فى الموانىء ، فى اتساق مع تشجيعها لكونها مصرية عثمانية (٢١٥) ٠

وعلى الرغم من أن هذه الانشاءات لم تتم الا منذ أوائل عهد اسماعيل باشا ، وتمثلت فى أحواض السفن فى كل من السويس والاسكندرية ، وترسانتى بولات والاسكندرية اللتان امتلكتهما الحكومة ، فان هذه

---

(٢١٣) البند ٤٦ من « نظامات الشركة العزيزية » ٠

(٢١٤) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص : ٥٣ ٠

(٢١٥) راجع : « فرمان تاسيس المجيدية » ٠

— « فرمان تأسيس العزيزية » والنصوص ضمن ملاحق دراسة الباحث غير المنشورة بجامعة عين شمس ٠

الإنشاءات قدمت بعض احتياجات السفن التجارية وليس جميعها ، فضلا عن ذلك نفس الشيء بالنسبة لامكانات بعض ورش العزيزية فى الاسكندرية التى لم تستمر أكثر من ثلاث سنوات (٢١٦) ، حيث كان يعوز امكانات هذه الانشاءات التواصل التام مع التطورات الملاحية فى أوربا ، ومن ثم كان يتم اجراء بعض الاصلاحات فى مصر تارة ، وفى الخارج تارة أخرى ، حقيقة لم تورد الوثائق تفاصيلها ، وانما جادت ببعض نماذج منها ، وهى توضح الى حد ما نوعيات اجراءاتها ، حيث كانت تختلف فى حالة الاصلاح فى الورش المصرية عنها فى حالة الارسال للخارج ٠

فبالنسبة للاصلاح في مصر ، يرجح أنه لم يحدث ذلك بشكل واسع الا في عهد اسماعيل باشا ، لأن أكثر الاشارات التى جاءت فى عهد سعيد باشا كانت تفيد الارسال للخارج ، واقتصرت في اشارتها لمصر ، على ديوان المهمات البحرية الذي وجهت له مكاتبة من مدير المجيدية بتاريخ ١٦ (ربيع ثانى) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) ، عن حاجة وابور جدة الى تركيب قزانات وصواري ، وأن الصواري وأحبالها موجودة بالديوان ، بينما يتم استيراد القزانات ، ثم اشارة الى قيام الديوان ذاته باجراء غسيل الوابورات وتنظيف قاعاتها (٢١٧) ، فضلا عن استعانة المجيدية بخمسة أفراد غطاسين من الشركة الشرقية P & O لاجراء أعمال الصيانة (٢١٨)٠

وقد كانت أعمال الصيانة هذه تتم باستخدام الغطاسين ، وذلك قبل الانتهاء من حوض السفن بالسويس الذي تم افتتاحه فى ١١ أكتوبر ١٨٦٦ ، وكان طوله ٤٠٣ أقدام ، وعرضه ٧٨ قدما عند المدخل ، وقد آلت ادارته لمصلحة وابورات البوستة الخديوية عام ١٨٧٥ (٢١٩) ، كما أنشىء حوض عائم لاصلاح السفن بميناء الاسكندرية عام ١٨٦٨ ، طوله ١٤٠ مترا ، وعرضه ٣٣ مترا ، بينما كان العمق ١١ مترا ، وقد ذكر علي مبارك أن تشغيل الحوض العائم كان يعتمد على آلتين بخاريتين تقومان

---

(٢١٦) راجع الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط البحري » السابق تناوله ٠

(٢١٧) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة ، رقم ٧٩ فى ١٦ ز (ربيع ثانى) ١٢٧٧ هـ من مدير المجيدية الى ناظر مهمات بحرية ، ص : ١٥٦ ٠

- سجل م/٦/٤/٣ صادر ووارد عربى الادارة ، رقم ٢١٨ بتاريخ ٢٢ جا (جماد ثانى) ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) من ناظر مهمات بحرية الى المدير ، ص : ٥٨ ؛

(٢١٨) - : محفظة (٢) مجيدية ، ملف تلغرافات وابورات ، وثيقة رقم ٤٩٣ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من وكيل المجيدية بالسويس الى مديرها بمصر ؛

(٢١٩) فريدريكو بنولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٤ ، وللمزيد راجع ما سبق تناوله في الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط »

بتفريغه من المياه ، قوة كل منهما ٢٥ حصانا ، وذلك بعد ادخال السفن المطلوب صيانتها وترميمها أو اجراء اصلاحاتها (٢٢٠) ، بالاضافة الى هذا وجد حوض آخر من الحجر كان ثابتا ، ولم يكن متحركا على غرار الحوض العائم ، وقد اضطلعت هذه الأحواض وترسانتا بولاق والاسكندرية بدور هام فى مجال صيانة واصلاح السفن فى عهد اسماعيل باشا .

وتجدر الاشارة الى أنه كان يفرض رسم دخول للحوض ، وحسبما جاء فى قرار جمعية البحرية الصادر فى ٧ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) ، فقد كان رسم دخول الحوض العائم بواقع ٧٠ جنيها انجليزيا (ج.ك) للسفينة الواحدة عن يوم الدخول ، ثم ٣٥ ج.ك عن كل يوم ، أما اذا كانت سفينتان فتدفعان رسم الدخول معا ، ثم ٣٥ ج.ك لكل واحدة على حدة ، بينما تضمن القرار امتيازات للسفن المصرية ، فالثلاثة سفن تدفع رسم ٣٥ ج.ك عند الدخول ، والمبلغ نفسه عن كل يوم فى الاصلاح ، كما تعامل السفن المصرية اذا كان عددها ستا معاملة اثنتين ، فتدفع ٧٠ ج.ك عند الدخول ، والمبلغ نفسه عن كل يوم من أيام الاصلاح (٢٢١) ، وقد كان حجم السفن يحدد أعدادها التى يمكن استيعابها داخل الحوض تبعا لحجمه المشار اليه .

وكان من أثر هذه التطورات ، أنها اتسعت لاجراء الاصلاحات عن ذى قبل ، فلم تعد تقتصر على اجراء الصيانة والترميمات والاصلاحات البسيطة كما فى الشركة المجيدية ، وانما تعداها الى اجراء التركيبات الجوهرية ، خاصة وأنه تزامن مع انشاء الأحواض ، تطوير العمل فى ورش الترسانات ، بما يعنى وجود المكان المعد لاصلاح السفن فى البحر وهو الحوض ، والعمالة الفنية التى توفرها الترسانة ، ولذلك فما تضمنه الأمر العالى الصادر بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) من اشارة الى وجود وابورات مما تم تسليمه لانجراريتها فى العمرة بترسانة الاسكندرية ، منها وابورا القليوبية والبحيرة (٢٢٢) ، يكشف عن قدرة الترسانة على اجراء العمرة ، أو بالأحرى لم تعد تقتصر امكاناتها على اجراء الاصلاحات الطارئة أو السنوية ، وانما الشاملة التى تتم كل أربع

---

(٢٢٠) على مبارك : الخطط الجديدة .. ، الجزء السابع ، المجلد الثانى ، ص ص ٧٦ ، ٧٧ .

(٢٢١) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة د.ت أو رقم ، ملف رسوم الموانى والفنارات ، صورة قرار جمعية البحرية بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) .

(٢٢٢) ــــــ : محفظة تراجم دفاتر (٦٥ ـ ١٨٦٧) ، وثيقة نمرة ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٣٨١ صورة الأمر الكريم الصادر للمالية .

سنوات ، وكان ذلك يعنى عدم ارسال السفن للاصلاح بالخارج الا فى الحالات القليلة ٠

وتجدر الاشارة الى أن ادارة السفن التجارية كانت تمتلك مخازن لحفظ بعض المهمات والأدوات اللازمة للسفن ، وكذلك بعض الفنيين الذين كان بوسعهم اجراء اصلاحات جزئية ، بدون ادخالها الأحواض أو ارسالها للترسانة ، وكان ذلك فيمـا يتصــل باستبدال وصـيانة بعض الأجهزة والأحبال والأقمشة والمفروشات (٢٢٣) ، ولكن يبدو أن هذا الجانب امتد اليه الفساد الادارى ، الذى عاشته الشركة العزيزية رغم نشاط سفنها ، حيث أشار قرارها المؤرخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) الى ذلك بقوله : ــ

« ٠٠ مسألة تعميرات الوابورات ٠٠ وصرف اللوازمات ٠٠ ظهر أن هذين البابين ليسوا تحت روابط مستقيمة توجب حصول الاطمئنان ٠٠ تروكين على أمنيـــة السواريان ونظار وأسطوات التشغيل » (٢٢٤) ، ولذلك نص القرار على ضرورة تقديم قائد السفينة طلب اصلاح أو استبدال الأصناف المطلوبة ، ثم يقوم الناظر أو الوكيل بمعاينة السفينة برفقة ذوى الخبرة من المختصين ، حتى يتم اقرار الشركة ذلك ، ولم تكن ثمة فرصة لتحقيق ذلك سوى بضعة أشهر ، سرعان ما تلاها أيلولة الشركة الى مصلحة حكومية ٠

وفيمـا يتصــل ببند الاصلاحات هذا وعلاقته بالميزانية العمومية ، تكشف الوثائق عن تورط ادارة ديوان العموم فى حساباتها ، فقد جاء فى تقرير مجلس الادارة المقدم للجمعية العمومية فى ٢٢ مارس ١٨٧٠ ، أن المبالغ التى تم انفاقها على مصاريف العمرات فى السنوات السابقة كانت

بارة قرش جنيـه
١٢ ٧٩ ١٧١٢٦٦ مصرى جرى اضافتها على أثمان الوابورات بدلا من خصمها مع المصروفات ، ونوه التقرير الى أنه حتى يمكن تصحيح ذلك الخطأ « ينبغى استنزال هذا المبلغ من أثمان الموجودات الاسمية » (٢٢٥) ٠

---

(٢٢٣) ــ : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ، قرار جمعية القومبانية المصرية ٠

(٢٢٤) ــ : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ١٨٦٩ ، وثيقة نمرة ١٧/٣١ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ، قرار مجلس ادارة العزيزية ٠

(٢٢٥) ــــــ : المحفظة الأولى (٤٨) ، مذكرة الجمعية العمومية ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ/٢٢ مارس ١٨٧٠ م ص : ٢ ٠

وكان ذلك يعنى اضافة مبالغ وهمية للأصول الموجودة ، كما أن السفن رغم ذلك كانت فى حاجة الى اجراء تعميرات قدرها الباشمهندس بمبلغ مائة ألف جنيه (٢٢٦) ، ولعل هذا الجانب يقدم تفسيرا لطبيعة ادارة مثل هذه المشروعات ، التى أدت الى تقهقره بدلا من تنشيطه وتطويره الجوهرى .

أما فيما يتصل بارسال السفن للاصلاح بالخارج ، فانها كانت كما سبق الاشارة نشطة فى عهد سعيد باشا لعدم وجود منشآتها الكافية فى مصر ، ثم اقتصرت على الحالات القصوى فى عهد اسماعيل ، وذلك نتيجة انشاءات الاصلاح التى تمت فى عهده .

وقد برز من تلك الجهات الورش الانجليزية والفرنسية ، وكان التوجه لهذه الجهات تأثرا بمواطن الشراء الأصلية ، حيث أشارت الوثائق الى أثر هذه العلاقة ، فى أن الموطن الأصلى للبناء ، كانت توجد به أصول البيانات ومختلف المقاييس وطرق التشغيل (٢٢٧) ، وكان ذلك أحد دوافع تعيين العزيزية وكيلا ملاحيا لها فى لندن ، التى لم تكن تصلها السفن المصرية للتجارة ، قدر ما كانت للاصلاح أو لجلب الأدوات والمهمات المطلوبة (*) .

ومن الاشارات التى جاءت بخصوص السفن المرسلة للخارج ، ارسال سفن المجيدية « السعيدية ، وتمساح » الى فرنسا ، ثم حجاز الى بومباى ، كذلك من سفن العزيزية « الجعفرية » فى لندن ، ثم « نجد » و « مصنوع » فى بومباى ، ومن سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية « الدقهلية » فى لندن ، بينما تم اصلاح البخارية « طنطا » فى عدن .

فبالنسبة لتلك التى أصلحت فى فرنسا ، يلاحظ انها كانت فى عهد سعيد باشا ، لأنها كانت من سفن المجيدية ، وهما سفينتا السعيدية والتمساح ؛ وقد قدمنا نموذجا سيئا للسفن البخارية وظروف الاصلاحات التى كانت وجهتها فرنسا ، حيث أمضتا فى الاصلاح مدة أطول من مدة تشغيلهما ، حيث أرسلتا فى بدايات عام ١٨٥٨ ، وعادت السعيدية أبريل

---

(٢٢٦) المصدر نفسه .

(٢٢٧) دار الوثائق (خدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات جمعية المؤسسين ، وثيقة بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس) ، قرار جمعية الوابورات المصرية .

(*) سيتم الحديث عن ذلك فى الفصل الخاص « التوكيلات الملاحية » .

١٨٦٠ ، ثم عادت « تمساح » فى يونية من العام التـــالى ، أى أكثر من تلك الفترة التى مضت على تأسيس المجيدية عام ١٨٥٧ (٢٢٨) .

ولعل هذا يرجع القول بشراء سفن ليست جيدة من فرنسا ، وفى هذا الخصوص ، كان مدير المجيديه أنئذ هو ادوار ديرفيو ، كما أن والده تولى الاتفاق على اصلاحاتهما فى فرنسا ، كما أنه لم يكن بعيدا عن توقيع عقود البيع الأولى (*) ، وقد كشف تشغيل السفينتين سوء بنائهما ، كما أن الفترة الطويلة التى استغرقها الاصلاح ، أضـــافت بعدا آخر لســوء التعامل مع ورش مرسيليا آنئذ ، وتجدر الاشارة الى أنه أثيرت خـلافات حول مصاريف الاصلاح ، أدت الى اقامة دعوى قضائية احتجزت ابانهـــا السفينة « تمساح » فى ميناء مرسيليا فى الفترة من مايـــو ١٨٦٠ الى يونيو ١٨٦١ .

ولما كانت الشركة المجيدية لم تعين وكيلا ملاحيـا لها فى فرنسا ، من ثم أسند أمر الاشراف والانفاق الى والد ديرفيو من خلال بيتهم المالى « الخواجات ديرفيو وشركاه » ، ومن ثم بدا الأمر أشبه بوجـــود شركة مصغرة داخل المجيدية تابعة لآل ديرفيو فى مصر وخارجها ، فالابن مديرها فى مصر ، والأب والشركاء فى فرنسا ، ولم تكن معاملاتهما مع المجيدية فوق الشبهات ، ويمكن استنتاج ذلك من الأمر الصادر من اسماعيل باشا بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) ، الخاص بتســـوية نفقات اصلاح السفينة تمساح ، الذى وافق على صرفهم مبالغ دون تقديم حوافظ أو مستندات ، واتضح ذلك من خلال مراجعة ديوان المالية للقوائم المقدمة من الخواجــات ديرفيو على الحوافظ والمستندات ، حيث ورد فى الأمر العالى أن الخواجات قدموا كشوفهـــم عن مبلغ ٢٠ بارة ١٦٩٢ كيسة أمـر سعيد باشا قبل وفاته بدفع ١٢٧٥ كيسة وبضعة كسور ، وتبقى لهم نحو ٤١٦ كيسة ، واتضح ان الكشوف (القوائم) بها مبالغ لا تقابلها ايصالات أو حوافظ أو مستندات ، وذلك حسبما أفادت نظـــــارة الماليـــــة اسماعيل باشا (٢٢٩) .

---

(٢٢٨) ـ (مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ قيد التحريرات الصادرة نمرة ٤٠ بتاريخ ٦ ش (شعبان) ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٣٤ ، ـ سجل م/٦/٣/٣ قيد تحريرات صادرة قلم المدير ، نمرة ٧٧ بتاريخ ١٠ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) ، من المدير الى ناظر المالية ، ص : ٢٧٣ .

(★) راجع ما سبق تناوله فى (الادارة العمومية ـ المجيدية) .

(٢٢٩) ـ (ديوان معية) : دفتر ١٩٠٢ أوامر ، رقم ٢٠ أمر عالى بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) الى ديوان المالية ، ص : ١١٧ .

وعلى الرغم من ذلك تمت الموافقة على الصرف جريا على العادة فى التصديق رغم عدم وجود المستندات الأصلية ، وجاءت الاشارة بالأمر ذاته الى أن غالبية المبلغ كان قد وافق على صرفه سعيد باشا من قبل بنفس الأسلوب ٠

فاذا كان هذا الاطار يفسر النهج الذى ارتضاه كلا الحاكمين فى ثقتهم بديرفيو ، الا أنه يكشف بما لايدع مجالا للشك عن ثمة شبهات فى طلبهم مبالغ تفوق الأصل والعمولة ، لأن محور عملهم بيت مالى ، وفى الأمور المالية تبدو أهمية وجود مستندات الصرف الأصلية ، أما عدم وجودها فيعنى عدم الصرف الفعلى ، ولكن يبدو أنهم كانوا على بينة من تصديق حكام مصر لأقوالهم بدون مستندات ٠

واذا كان الاطار ذاته يكشف عن أن كلا الحاكمين لم يراع فى حالتنا هذه ، توافر المستندات عند أمره بدفع المال ، فانه وجد نموذج أكثر دلالة على سوء التصرف فى السفن ، فالسفينة نفسها « التمساح » بيعت ومعها سفينة أخرى هى « منفلوط » الى ادوار ديرفيو بمبلغ عشرة آلاف جنيه (٢٣٠) بينما كانت أثمانهما الأصلية ومصروفات
بارة قرش جنيه
اصلاحهما ٣٤ ١١ ٧٣٣١٤ ، وكانت المصروفات التى تقاضاها ديرفيو
بارة قرش جنيه
وشركاه عن وابور التمساح ١٢ ٤٠ ٩٧٨٢ أى اشترى السفينتين بما يزيد قليلا عن مصروفات اصلاح احداهما ، وبما يقل عن ١/٤ أثمانهما، ومن المفارقات أن تتم تلك الصفقة بعد تجديدهما فى العمرة الشاملة ٠

أما بالنسبة للسفن التى أرسلت للاصلاح بالجهات الانجليزية ، فمنها السفينة « الحجاز » من الشركة المجيدية ، وكان ذلك فى نهايات ١٨٦٠ فى فترة تولية عبد الرحمن رشدى ادارة المجيدية ، بدلا من ادوار ديرفيو، وقد أرسلت هذه السفينة الى بومباى فى الهند ، حيث كانت توجد أحواض الاصلاحات والورش والترسانات البريطانية التابعة لحكومة الهند (*) ٠

---

(٢٣٠) أمين سامى : مرجع سابق ، مج٢ من ح٣ ، ص : ٥١٨ ٠

(*) قام الوجود البريطانى فى تلك الجهات من خلال شركة الهند الشرقية البريطانية منذ ١٦٠٠ م ، التى كانت تتبعها أجهزة سياسية منها رئاسة بومباى التى أشرفت على البحرية الهندية ضمن اختصاصاتها ، غير أنه منذ عام ١٨٥٨ تم انشاء وزارة الهند البريطانية بدلا من شركة الهند الشرقية ، التى خضعت للاشراف المباشر للحكومة البريطانية فى لندن ، وكان يتبع حكومة بومباى « البحرية الهندية » والوكلاء السياسيون في بغداه وعدن والخليج الفارسى (العربى) ٠ ــ د٠ فاروق أباظة : مرجع سابق ، ص ص : ٦٦٧ ، ٦٦٨ ٠

وقد أوضحت اجراءات ارسال هذه السفينة ماكان يتم اتباعه فى هذا الشأن ، حيث كان يتم اقرار الاصلاحات المطلوبة وجهات الاصلاح ، عن طريق لجنة تضم عناصر فنية من الشركة ، وبعد أن تعتمد ذلك الادارة ، يتم استطلاع الأمر مع الوكلاء الأجانب بمصر ذوى العلاقة بتلك الجهات الأجنبية ، وذلك للوقوف على الامكانات الفنية والتكلفة المالية ، لاجراء المقارنة بما يكفل الأرجح للشركة ، ومن ثم تتم المكاتبات مع المعية للحصول على الموافقة الخديوية بارسال السفينة للخارج ، وخاصة أن تلك الجهات لم تكن ضمن نطاق خطوط سير السفن ، ثم تجرى مكاتبات واتصالات ذات شقين ، أولهما : ملاحى يعتمد على حسن علاقة البحرية التجارية المصرية بشركات الملاحة الأجنبية للحصول على توصيات لجهات الاصلاح ، وثانيهما سياسى على مستوى الخارجية المصرية والقناصل ، للحصول على اذن بالدخول لاجراء الاصلاحات ٠

وفى هذا الخصوص ، فقد تمثلت العلاقة الملاحية فى مكاتبة المجيدية الى وكيل الشركة الشرقية P & O بالاسكندرية فى ١٨ سبتمبر ١٨٦٠ ، للحصول منه على توصية الى وكيل الشرقية فى بومباى لملاحظة السفينة « الحجاز » ، وتلبية احتياجاتها الفنية أو المالية ، وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى أنه كان يتم ارسال قدر من المال لذاك الوكيل ، وقد أرسلت بالفعل « صرة بها ألف جنيه انجليزى » الى وكيل الشرقية فى بومباى ، ولكن كان يحدث فى بعض الأحيان أن تزيد التكلفة عن المبلغ المقدرة وفى هذه الحالة يتولى ذاك الوكيل الدفع ، على أساس عدم وجود وكيل ملاحى للشركة المصرية بتلك الجهات ثم التسوية بين الادارة ووكيل الشركة الأجنبية الموجود فى مصر (٢٣١) ٠

أما الشق السياسى ، فقد تم من خلاله الحصول على توصية من القنصل العام البريطانى الى حكومة الهند وذلك لتسهيل الدخول ، كذلك للخصوص ذاته تم اخطار « على محمد خان » قنصل الدولة العثمانية فى بومباى لاعلامه وامكانية الحصول على اذن بالموافقة ، وذلك على الطلب المقدم

---

(٢٣١) دار الوثائق (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى ، سايرة بتاريخ ١٨ سبتمبر ١٨٦٠ من المدير الى الخواجة بتسيدم وكيل الكومبانية الشرقية باسكندرية ، ص : ١٠٧ ، ـ سايرة بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٠ ، من المدير الى الخواجة جون بيتش وكيل الكومبانية الشرقية فى بومباى وطيه خطابات توصية ، ص : ١٢٦ ، ـ رقم ٤٨ بتاريخ ٢٤ را (ربيع أول) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ٠ ص : ١٢٧ ٠

من المجيدية الى حاكم بومباى (٢٣٢) .

ولما كانت السفينة في هذه الحالة ، تبحر في غير خط سيرها المعتاد ، أو بالأحرى طرق ملاحية جديدة ، من ثم كان يتم اسناد ادارتها الى من كان لديهم خبرة بهذا الطريق البحرى ، كذلك لم يكن الأمر يقتصر على المكاتبات السابقة ، وانما خطابات توصية أيضا ، يحملها قائد السفينة .

واذا كانت « الحجاز » قد أرسلت الى بومباى فى عهد سعيد باشا ، الذي اقترن عهده بتزايد النفوذ الفرنسي ، فان هذا الأمر رغم مابه من مكاثيات سياسية ، كان جوهره عملا ملاحيا اقتصاديا ، ينظر اليه من خلال الواقع الذى أثبت معاناة المجيدية من اصلاحات السفن « التمساح - السعيدية » فى فرنسا ، كما أن بومباى كان يسهل الوصول اليها تبعا لنطاق عمل السفينة « الحجاز » التى كانت بالبحر الأحمر ، ولم تكن قناة السويس قد افتتحت بعد ، والوصول الى أوربا يتطلب الدوران حول رأس العشم (الرجاء الصالح) .

ومع ذلك لم يخل الأمر من وجود بعض المظاهر ذات المغزى السياسى ، ذلك أنه بعد حضور « الحجاز » من الاصلاحات فى « حوض الحكومة الانجليزية » فى بومباى ، اتضح أن حكومة الهند البريطانية تنازلت عن تقاضى رسول دخول الحوض مدة الاصلاح ، ولذا أمرت الشركة المجيدية - حسب مكاتبتها الى وكيلها بجدة بتاريخ ١١ (شوال) ١٢٧٧ هـ (١٠ ابريل ١٨٦١) - بعدم تحصيل أجرة ركوب ٢٢ فردا من البحرية الانجليزية ، جاءوا من جده الى السويس ، وتم اخطار القنصل الانجليزى فى جدة بذلك (٢٣٣) .

وعلى هذا الأساس ، بدت الغاية ايجاد علاقات طيبة بين الشركات الملاحية من جانب ، ثم بينها وبين القناصل والحكومات من جانب آخر ، وكانت الوسيلة تقديم التسهيلات والمساعدات ، وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى أن حكومة الهند والشركة الشرقية ، كانت لهنا من العلاقات

---

(٢٣٢) المصدر نفسه : - سايرة بتاريخ ٢٧ نوفمبر ١٨٦٠ من المدير الى سعادة والى بومباى ، ص : ١٨٠ ، - بتاريخ ٢٨ نوفمبر ١٨٦٠ من المدير الى حضرة على محمد خان قنصل الدولة العثمانية فى بومباى ، ص : ١٨٢ ، - بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٨٦٠ من الخواجة وليم ماكانكى وكيل الكومبانية الشرقية فى بومباى ، ص : ١٩٩ .

(٢٣٣) - : سجل م/٦/٣/١ قيد التحريرات الصادرة عربى أرنكى الادارة ، بتاريخ ١١ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (أبريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى وكيل المجيدية المصرية بجدة .

الملاحية ذات الأهمية الإستراتيجية فى مصر ما يدعو لوجود علاقة حسنة ، حيث منحت التسهيلات لانتقال الجنود البريطانيين ١٨٥٧/١٨٥٨ ابان ثورة الهند ، وكذلك كانت الفنارات المصرية بالبحر الأحمر تحت ادارة الشرقية فى عهد سعيد باشا ، بالاضافة الى التنافس الأنجلو فرنسى على صعيد تنافس الشركات البحرية وخاصة الشرقية P & O التى تقابلها الميساجيرى الفرنسية ، حيث ان الفترة ذاتها كانت تشهد محاولة حصول كل منهما على حق انشاء حوض اصلاح للسفن بالسويس لحساب الحكومة المصرية ، وان كان قد غلب فيه النفوذ الفرنسى ، فأنشأته شركة اخــوان ديسو تحت اشراف الميساجيرى وهو ما تم تناوله فى مواضعه ٠

ومع ذلك فان وجود مثل هذه التســهيلات والامكانات الفنية التى أسعفت اصلاح السفينة فى بضعة أشهر ، كانت أكثــر جــدوى للسفن المصرية من تلك التى مرت بها فى ورش مرسيليا التى تزايدت فيها نفقات الاصلاح وأقيمت بشأنها الدعاوى القضائية علاوة على طول فترة الاصلاح، ورجحت كفة الجانب الانجليزى ٠

كانت مثل هذه الجوانب من أهم دوافع غلبــة التوجــه للجهـــات الانجليزية بعد ذلك فى عهد اسماعيل باشا عند شراء السفن أو ارســالها للاصلاح فى الخارج ، ويتضــح ذلك من خـــلال قرار جمعيـــة مؤسسى « الشركة المصرية » المؤرخ ١١ جمادى أول ١٢٨٠ هـ (أكتوبر ١٨٦٣) ، اثر اجتماع اللجنة المشكلة من مهندس العمليات ومهندس وابورات بولاق ومهندس ترسانة الأسكندرية ، المكلفة بفحص السفن « جده ـ القبارى ـ الحجاز » ، اذ كان اقرار « بومباى » كجهة للاصـــلاح (٢٣٤) ، وفى المؤرخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) كان اقرارها ارسال السفينة « الجعفرية » الى لندن ، وذلك لكى يتم تغيير ماكينتها بأخـــرى أحدث ، وكذلك اجراء تعديلات فى أماكن الركاب والبضـــائع ، وحسبما أشار القرار فان الجهة التى كانت تتولى الإشراف على الاصلاح هى الشركة الشرقية P & O (٢٣٥) ٠

وتجدر الاشارة الى أن جهة عمل السفينة كانت تحدد وجهة الإصلاح من هاتين الجهتين وخاصة قبل افتتاح قناة السويس ، لذا كانت ترسل العاملة فى البحر الأحمر الى بومباى ، والتى بالبحر المتوسط الى لندن ،

---

(٢٣٤) ــ عزيزية : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ١١ جمادى أول ١٢٨٠ هـ (أكتوبر ١٨٦٣) قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية ٠

(٢٣٥) ــ : وثيقة بتاريخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية المصرية فى سياحة السفن ٠

وقد تم ذلك أيضا فى الشركة العزيزية ، حيث وجدت اشارات الى دخول السفينتين « جده ـ مصوع » حوض الحكومة فى بومباى فى شهر رمضان ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦٥) (٢٣٦) ، كذلك صنع قزان « دمنهور » فى لندن فى نهايات ١٢٨١ هـ (ابريل/مايو ١٨٦٥) ، وتكشف اشـارة التصنيع هذه عن وجود وكيل ملاحى تم تعيينه فى لندن هو عبد الحميد بك (٢٣٧) ، والذى كان وجوده لمتابعـة الاشراف على تدبير احتيـاجات السفن ، كما تكشف أيضا عن وجود تطور فى انشاءات الاصلاح فى مصر ، حيث كان ذلك معاصرا لقرب الانتهاء من انشاء حوض السفن فى السويس، الذى تم افتتاحه فى أكتوبر ١٨٦٦ ، ولذلك لم ترسـل السفينة بأكملها للخارج ، ومن ثم أصبح ارسال السفن للاصلاح بالخارج مقتصرا على حالات التعديل الجوهرية فى التصميم الأصـلى ، أو اجـراء اصلاحات تفوق الامكانات المصرية ، ولذلك لم ترد اشارات كثيرة فى هذا المجال ، حيث كانت تحدث تطورات أخرى تمثلت فى ترسانة الاسكندرية ، وانشـاء الحوض العائم بالميناء ذاته ، وأيضا اصلاح الحوض الحجرى القديم الذى كان قد أنشأه محمد على .

ومن الاشـارات التى جـاءت لاحقة للعزيزية ، تلك التى وردت بخصوص سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية حيث تم ارسـال سفينة « الدقهلية » للاصلاح فى لندن ، أوائل ١٨٧٣ (٢٣٨) ، وكذلك أجريت اصلاحات عاجلة لماكينات « المنصورة » و « طنطا » فى ورش ميناء عدن التابعة للشركة الشرقية الانجليزية P & O (٢٣٩) ، ولعـل هذا العرض يكشف عن أن الاصلاح بالخارج كان يتناسب فى حجمـه تناسبا عكسيا مع تطور المنشآت المصرية ، فكان يتزايد عند وجود نقص فى مصر ويقل تدريجيا كلما حدث التطور .

---

(٢٣٦) ـ : محفظة الوابورات رقم ١ ، وثيقة بتاريخ ١٨ ن (رمضان) ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦١) ، تقرير سوارى وابور مصوع الى قومبانية عزيزية مصرية مديرى سعادتلو افندى .

(٢٣٧) ـ : محفظة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة نمرة ٥٧ بتاريخ ٢٧ ذى القعدة ١٢٨١ هـ ، قرار مجلس ادارة العزيزية باعتماد اسماعيل راغب ناظر الشركة فى ٢٨ محرم ١٢٨٢ هـ (مايو ١٨٦٥) .

(٢٣٨) ـ ديوان معية : محفظة ٤٧ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٥٠/٢٥١ بتاريخ ٢١ جمادى أول ١٢٩٠ هـ (يولية ١٨٧٣) من مدير عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية الى المعية .

(٢٣٩) ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/٢٧/٣/١ وارد الفروع لديوان العموم باسكندرية ، رقم ٧ فى ٤ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (اغسطس ١٨٧٨) من حسن على بك بعدن الى مدير عموم المصلحة .

واذا كان هذا العرض قد رصد أنواع السفن ومسمياتها واصلاحاتها ، الا أنه يثير في الوقت نفسه ، بعض الملاحظات حول عمليات الشراء والأطر التى كانت تحدد وجهتها فى عهدى سعيد باشا واسماعيل باشا ، خاصة فى حالة شراء السفن البخارية والوبورات ، بالاضافة الى بعض الأنواع الأخرى ، التى كان يتم تصنيعها من الصاج والحديد ، والتى كان يتم انشاؤها فى أوربا ، نظرا لتأخر تصنيعها فى مصر ، فانه لوحظ ارتباط الشراء بمحاولة اللحاق بمعطيات التطور ، ولكنها استدعت تواجد العمالة الأجنبية ، مثلما أدت الى التوجه صوب الخارج أيضا لاجراء الاصلاحات ، ومن ثم يمكن رصد تلك الصورة من خلال تحديد جهات الشراء ، وهذه بدت فى صور متداخلة لم تقتصر على الشراء مجردا ، وانما كان تحديد وجهته يخضع لعدة عوامل جاءت انعكاسا للظروف التاريخية آنئذ ، من تداخل ظروف التطور الأوربى فى التصنيع مع التوجهات الملاحية المصرية ، ثم نفوذ الجاليات الأجنبية فى كسب التأييد السياسى ، ومحاولتها تحقيق مكاسب الصفقات التجارية وغيرها من مختلف العوامل .

ففى عهد سعيد باشا ، على الرغم من ذكر جهات أوربية متعددة عند شراء السفن ، الا أن الاشارات الى مارسيليا وشركة الميساجيرى الفرنسية ، ثم وساطة ادوار ديرفيو ، كانت هى الغالبة ، ويمكن القول انها كانت جزءا من توجهات الباشا صوب فرنسا ، ونجاحا حققه أحد أهم رموز النشاط الملاحى الفرنسى فى مصر « ادوار ديرفيو » ، الذى لم يكن مديرا لمكتب الميساجيرى بالاسكندرية أو أنه أصبح بعد ذلك مديرا للشركة المجيدية فحسب ، وانما كان أحد رجال المال ، الذى قام بدور مزدوج فى مجال التعاقد على توريد صفقات السفن ، فى اطار تنافس فرنسى انجليزى ، أوضح مقامرة أجنبى ، على حساب التفوق الفنى للسفن الذى لم يكن كذلك فيما يورده ، وكمثال لذلك وابورات سعيد وتمساح والسويس المشتراة من مرسيليا ، ثم دور ديرفيو فى هذه الصفقات وهذا يمكن رصده فى عدة نقاط :

اولا : كان ديرفيو على علاقة بشركات صناعة السفن الفرنسية ، وازدادت أواصرها بموردى شركة « فورج وشانتييه للبحر المتوسط » ، وذلك لوجود علاقة قوية بين صديقه وشريكه المالى أندريه بهذه الشركة ، وقد أوضحت مراسلاتهما معا ، أن أندريه بعث يذكره بأن أحد مديرى تلك الشركة وهو « أدولف ماراكوارد » كان أحد شركائه الكبار فى بنك مالى ، ومن ثم يجب عليه مراعاة ذهاب صفقات السفن الى الشركة ، التى عبر عنها بقوله « .. التى تهمنا مصالحها .. » ، وقد اتضح بعد ذلك أن

أندريه كان شريكا في رأسمالها ، وكذلك رئيس شركة الميساجيري (٢٤٠)، التي كان ديرفيو مديرا اقليميا لها في مصر قبل توليته ادارة المجيدية ٠

وعلى الرغم من أن تلك المكاتبة كانت في ١٠ مايو ١٨٦٣ ، أثر اشاعة عن نية اسماعيل باشا شراء ثلاث سفن حربية ، الا أنها توضح مدى ارتباط مصالح الأجانب ، وقد يقال بأنها التجارة ، ولكن ديرفيو كان يلجأ الى المجادلات والاعتراضات في مجلس ادارة المجيدية رغم زيادة الأسعار والتفاوت الفني ، ويبدى اصرارا على شراء مصر للسفن من الشركات الفرنسية ، وقد أشار لاندز لذلك بقوله :

« لقد أمكن ديرفيو أن يجادل في مجلس إدارة المجيدية — مثلا — أنه بصرف النظر عن الأسعار المقارنة ، فان طلب كل سفن الشركة من شركة P & O (الانجليزية) يعتبر اهانة لفرنسا ، وكتب الى أندريه « ليساعدنا الله اذا لم ننتج سفنا جيدة مثل السفن الانجليزية » (٢٤١) ، وفي هذا القول اعتراف ضمني بأن السفن الفرنسية ، التي كان يحرص على بيعها لمصر ، لم تكن جيدة ٠

ثانيا : يؤكد واقع تلك الوابورات ذلك ، فقد كانت أثمانها

س فرنك س فرنك
٨٧ ٩١٤٠٨١ وابور سعيد ٧٧ ٧٢٠١٠٩ وابور تمساح ، برشيان

س فرنك س فرنك
(نجد) ٥٥ ٧٣٤٤٤١ ، ثم وابور السويس ٣٣ ٦٦٥٨٠٥ (٢٤٢) ،

ومن المفارقات أنها كانت أقصر الوابورات عمرا في التشغيل بالبحرية التجارية المصرية (المجيدية) حيث غرق وابور سويس في يافا ، وأرسل وابور تمساح وسعيد ثانية للاصلاح بمرسيليا منذ عام ١٨٥٨ أي بعد نحو العام من قيام الشركة ، وحسبما جاء بالوثائق ، أن الوابورين صار ارتجاعهما للميري في أبريل ١٨٦٠ ، وأنه قد بلغت المصروفات عليهما من يد الخواجات ديزفيو وشركاه بمرسيليا منذ عام ١٨٥٨ حتى ابريل ١٨٦٠ للوابور سعيد ، وحتى يونية ١٨٦١ بالنسبة لتمساح مبلغ

---

(٢٤٠) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص ص : ٢٤٠ ، ١٤١ ٠

(٢٤١) المرجع نفسه : ص ص : ١٤٩ ، ١٥٠ ٠

(٢٤٢) دار الوثائق (خدمات — مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربي/قلم الادارة ، رقم ٤٠ بتاريخ ٦ ش (شعبان) ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من المدير الى ناظر المالية ، ص : ٢٢٤ ٠

— سجل م/٦/٣/١ قيد التحريرات الصادرة ، نمرة ٤٠ في ٦ ش (شعبان ١٢٧٧) من مدير القومبانية الى ناظر المالية ، ص : ٢٤١ ٠

بس فرنك
٣٥ ٣٣٠١٣٠ ، وصدر الأمر العالى بسدادها بموجب القائمـــة المقدمة منهم ، ثم بيع تمساح الى ديرفيو فى عهد اســـماعيل باشـــا ، أما بائع الوابورين للشركة فكان سنيادنيوه (٢٤٣) ٠

ثالثا : يتضح من هذا ان الوابورين لم يعملا أكثر من عام ، وظلا فى الاصلاحات فترة أطول الى أن تم ارجاعهما للميرى ، ولم يعد الأمر هو عدم جودتهما ، وانما يكمن الدرس فى المصالح المشتركة بين الأجـانب ، التى دفعتهم للمتاجرة على حساب مصر ، وعدم ادراك الحاكم المصرى ذلك ، حيث لم يبق منهما سوى وابور نجد ، وهو الذى غـــرق عام ١٨٦٥ فى عهـد اسماعيل باشا ٠

ويرجح أن عدم كفاءة هذه الوابورات ، كانت من بين العوامل التى أدت الى الاتجاه الى دول أخرى ســـواء من حيث شراء السفن الأخـرى ، أو اصلاحاتها ، فقد أشير الى وابور الحجاز مثلا ، أن بنائه الأصلى كان فى « بـــلاد الفلمنك بفاوريقـــة الخواجـــات وان فليسنكر وأن هينـــل بامستردام » (٢٤٤) ٠

ومن الملاحظات الجديرة بالتسجيل فى هذا الشأن ، أنه بعد تعريب ادارة المجيدية ، اتجهت غالبية طلبـات تطوير واصـــلاحات السفن الى الشركات الانجليزية ، سواء فى لندن أو بومباى وقد برزت منهـا شركة الخواجات جويس وشركاه فى ليفربول (٢٤٥) ، ثم شركة P.& O ، وخاصة ورشها فى بومباى ، ويرجح أن دوافع هذا التغير كانت فى تفوقها عن مثيلتها الفرنسية ، بالاضـافة الى الأموز السـابق ذكرهـا مثلما تأثرت بتوجهات الادارة بعد تعريبها صوب انجلترا ، وخاصة بعد تحسن العلاقات الملاحية بين بريطانيا ومصر التى سنـــحت للفرق الانجليزية ، باجتياز أراضيها فى أواخر ١٨٥٧ ، لانقاذ الموقف بعد ثورة الهند (٢٤٦) ٠

أما فى عهد اسماعيل باشا ، فقد وضح منذ البداية غلبـة التوجه لشراء السفن من انجلترا وهو ما أشير له ، عندما ذكرت طلبات الشركتين

---

(٢٤٣) ـ : سجل م/٦/٣/٣ قيد التحريرات الصادرة قلم المدير ، نمرة ٧٧ بتاريخ ١٠ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٢٧٣ ٠

(٢٤٤) ـ عزيزية : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (اغسطس ١٨٦٣) / قران جمعية القومبانية المصرية ٠

(٢٤٥) ـ مجيدية : سجل م/٦/٤/٣ قيد التحريرات الصادرة والواردة ، بتاريخ يولية ١٨٦١ من الخواجات ديرفيو وشركاه بالاسكندرية الى المدير ، ص ١٤ ٠

(٢٤٦) د٠ عبد العزيز الشناوى : مدينة السويس ، ص ص : ١٣٣ ، ١٣٤ ٠

المصرية والعزيزية ، حيث كانت التوصيات ترسل الى وكيل شركة P & O بتصنيع أعداد من الوابورات ، وكان ذلك يعنى تفوق اســتخدام السفن الانجليزية فى البحرية التجارية المصرية ابان عهد اسماعيل باشا ، ويرجع أن الدافع لذلك كان التفوق الانجليزى والتوجهات السياسية كما يلى :

أولا : التفوق الانجليزى وهو ما عبر عنـــه ادوار ديرفيو أحـــد المؤسسين وعضو مجلس ادارة المصرية والعزيزية ، بمشاعره التى لم تخف ضيقه بضآلة فرصة تسويق الوابورات الفرنسية ابان عهد اسماعيل باشا، وذلك فى رسالته الى صديقه أندريه بقوله « ٠٠ ليساعدنا الله اذا لم ننتج سفنا جيدة مثل السفن الانجليزية » (٢٤٧) ٠

وفى موضع آخر حين اشتد الضيق بديرفيو فى أعقاب توقيع عقـد مع شركة P & O لتوريد ١٢ سفينة بخارية ، بالاضافة الى تكليف نفس الشركة بالقيام باصلاحات الأسطول المصرى ، أن قام بالكتابة الى صديق وسيط ، مخبرا ارمان بيهيك « وزير الزراعة والتجارة والأشغال العامة الفرنسى ، وفى نفس الوقت رئيســـا لمجلس ادارة شركة الميســـاجيرى البحـرية ، وعضـوا فى مجلس ادارة شركة « فورج وشـــانتييه للبحـــر المتوسط » الخاصة بصناعة السفن ، بأنه مستاء من منح الخديوى عقود بناء السفن لشركات بريطانية ، ويطلب فيه تدخل فرنسا رسميا ٠

ولما كان أندريه يعلم خطورة اكتشاف مثل هذا المسلك على وضع ديرفيو فى مصر ، فقد أرسل اليه محذرا فى ١٨ فبراير ١٨٦٥ ، وبما يفيد أنه مادام البحث عن الأفضل فليس هناك مايمنع تقبل ذلك والدخول فى المسائل بمنطق رجل المال حتى لو كان ذلك فى عمليات توريد ســـفن انجليزية ، وذلك حسب النصوص الواردة ٠

« ٠٠ مضطر أن أرفق ٠٠ تحذيرا أرجو أن تعذرنى فيه ٠٠ انى أنبهك أن تأخذ حذرك ، فمصالحك تتعرض لخطر الاساءة الجدية ، اذا افشيت الأسرار ٠٠ صدقنى اذا نصحتك أن تكتفى بالأسف فى داخلك ٠٠ فلتصنع قواربك فى كلايد أو ميرس اذا شـــاء صـــديقك الملكى (الخديوى) ذلك حاليا ، واذا أراد خطوطا أو قاطـرات انجليزية ، فلتتوجه الى شـــيفلد أو برمنجهام ، وتتأكد من أتعابك ، دون أن تشغل نفســك فى أن تكون الأفضلية لاحواض سفننا أو مصانعنا ٠٠ » ثم يختتم رســـالته بقوله : « لابد أن يأتى دورنا عندما ترتفع أسهمنا فى السلم السياسى ٠٠» (٢٤٨)٠

(٢٤٧) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص ص : ١٤٩ ، ١٥٠ ٠
(٢٤٨) نفسه ، ص ــ ص : ٢١١ ــ ٢١٣ ٠

فاذا كان هذا ، يوضح أن عمليات شراء السفن من الخارج كانت تكمن خلفها صراعات سياسية بين الجاليات الأجنبية ، فانه يوضح أيضا ، أن مثل هذه الأمور ، كان يتم النظر اليها باهتمام بالغ فى عالم التجارة ، وبما يعكس حرص تلك الجاليات على صالح أوطانها .

أما اذا تمت مناقشة التفضيل المصرى للوابورات الانجليزية ، فذلك للسمعة العالمية التى كانت تتمتع بها انجلترا فى عالم الملاحة ، فبالمقارنة كان لدى شركات الملاحة الانجليزية وخاصة P & O ، الترسانات والمخازن وورش الاصلاح المنتشرة فى لندن والرأس (رأس الرجاء الصالح) ومنطقة البحر الأحمر وبومباى التى بوسعها تأدية الخدمات للسفن المصنعة فى انجلترا ، على عكس شركة الميساجيرى الفرنسية التى شرعت منذ عام ١٨٦١ فقط ، فى مد وتنظيم خط ملاحى من السويس الى الهند الصينية ولم تكن محطات سفنها مزودة بأحواض لاصلاح السفن الكبيرة ، حتى مستعمرتها كوسنشين Cochinchine الواقعة فى الهند الصينية ، كانت خالية من حوض بحرى كبير ، فكانت تلجأ تلك السفن الى ميناء هونج كونج Hong-Kong ، او بومباى ، وكلتاهما كانتا تحت النفوذ البريطانى ولذلك نجحت مساعى تلك الشركة فى اقناع الحكومة المصرية (سعيد باشا) على انشاء شركة ديسو حوضا لاصلاح السفن بالسويس ، وهو ما تم لحساب الحكومة (٢٤٨ م) ، وكأن جوهر هذا الأمر الاستجارة بمنشآت مصرية فى مواجهة التفوق الانجليزى ، بالاضافة الى ذلك تفوق الاسطول الانجليزى نفسه فى وحداته وامكاناته ، وهو الذى ذكر عنه جورج لوفران ، بأنه منذ ١٨٥٠ كان نصيبه ٦٠٪ من الشحنات العالمية ثم ارتفعت بعد ذلك ، كما كانت سفنه ثلاثة أصناف كبرى يبلغ طولها ٣٠٠ متر ومختلطة للمسافرين والبضائع ، ثم مراكب خاصة (٢٤٩) ، وكان ذلك يعنى القدرة الانجليزية على تلبية كافة الاحتياجات وبمختلف المواصفات ، وهو ما تحتاجه مصر ، وأية مشروعات ملاحية وليدة تبغى الطموح والتطور .

وعلى الرغم من هذه الامكانات التى رجحت شراء السفن الانجليزية ، الا أن الأمر لم يخل من وجود مصالح اقتصادية ، تمثلت فى رخص الأسعار ، وهو ما أشار له لاندز فى تقويمه لدور ديرفيو بقوله :

(٢٤٨م) د. عبد العزيز الشناوى : ــ قناة السويس .. ، جـ ١ ، ص ــ ص : ٥١١ ــ ٥١٣ .

ــ مدينة السويس .. ، ص ــ ص : ١٣٧ ــ ١٤٠ .

(٢٤٩) جورج لوفران : مرجع سابق ، ص ص : ١١٨ ، ١١٩ .

« ٠٠ أنه بصرف النظر عن الأسعار المقارنة فان طلب كل سفن الشركة من P & O ، (كان يعتبر ذلك) اهانة لفرنسا » (٢٥٠) ، بالاضافة الى التيسيرات الملحوظة في الدفع ، ففي بعض الحالات كان يتم شراء السفن من شركة P & O دون وساطة بيوت مالية ، وفي هذا الجانب لم تكن الفوائد مزدوجة للماليين والشركة ، وانما كانت فقط في حالة تأجيل الدفع للشركة ، وفي هذا المجال كانت تعطى السفن بفترة سماح للدفع دون فوائد وتكشف الوثائق عن أن هذه الشركة .P & O ، استمرت معاملاتها مع العزيزية لفترة متأخرة ، وكان لها مبلغ ٢٩ قرشا ٨٤٥٤٤ جنيها تم سدادها في ١١ أبريل ١٨٧٠ (٢٥١) ، أى عند التصفية ٠

واذا كانت توجد ثمة دوافع أخرى ، فهذه تكمن في الأمور السياسية لاسماعيل باشا ، اذ كما سبقت الاشارة ، أنه كان يتم الحصول على الموافقة النهائية على طلبات الشراء من الخديوى ، ولما كان قد وضع منذ بدايات عهده اهتمامه بالتواجد المصرى في البحر الأحمر ، وأنه نجح بعد مفاوضات مع الحكومة الانجليزية ، في نقل ادارة فنارات البحر الأحمر الثلاث (الأشرفى ـ الزعفران ـ أبى الكيزان) الى الحكومة المصرية اعتبارا من ١٨ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) (٢٥٢) ، وهذه كان قد تم انشاؤها في عهد سعيد باشا ، ولكنها كانت تحت ادارة الشركة الانجليزية .P & O ، ويرجح أن التعامل مع هذه الشركة كان استمرارا لهذه العلاقة التى توطدت منذ البداية بالحكومة البريطانية ، سياسيا في عالم الملاحة ٠

وفيما يتصل بالعوامل السياسية أيضا ، حاول البعض تفسير توجهات الباشا صوب المنتجات الانجليزية بقوله انها كانت جزءا من المرارة التى أحسها تجاه كل ما هو فرنسي ، نتيجة المشاكسة المستمرة بينه وبين ذيلسبس بسبب مشكلة القناة ، بالاضافة الى اقتناعه بأن أخيه مصطفى فاضل الذى زار باريس ، يتآمر ضده بمساعدة فرنسا ، ومع أنه « لم يجرؤ أن يذهب في كل مكان قائلا لكل الدنيا ان عليه ان يتخلص

---

(٢٥٠) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ١٤٩ ٠

(٢٥١) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٩ ـ ١٨٧٢ ، وثيقة بتاريخ ١١ أبريل ١٨٧٠ ايصال استلام الفردهول وكيل الشركة الشرقية مستحقات لدى العزيزية ، وعلم مصطفى فهمى وكيل العزيزية ٠

(٢٥٢) ديوان معية : دفتر ٥٣١ صادر تركى ، ج ٢ نمرة ٢١٩ بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ من المعية الى المالية ، ص : ١٣٢ ٠

ـ دفتر ١٩٠٤ أوامر ، رقم ١١ بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ ، أمر كريم الى محافظ السويس ، ص : ٥٦ ٠

من كل هؤلاء الفرنسيين ، ولكنه يستطيع (وهذا ما فعله فعــــلا) ، أن يطلب من الشركات فى انجلترا أن تصنع له ٠٠ » (٢٥٣) ٠

وهكذا بدت عملية شراء السفن فى الخارج ، ليست عمليـــة شراء وبيع مجردة بين الطرفين ، وانما تشابكت خيوطها على صـــعيد العلاقات والمواقف ، بين الجاليات الأجنبية والنفوذ السياسى من جانب وبين موقف الحكام وتوجهاتهم السياسية من جانب آخر ، علاوة على الجوانب الفنية والاقتصادية التى تفاوتت من جهة الى أخرى ، التى رجحت جانبا على آخر فى بعض الأحيان ، ولم يكن الأمر كذلك فى أحيـــان أخرى وكان مفادها التضحية بمصالح البحرية التجارية المصرية من قبل الأجانب الذين عنوا بمصالح شركات ونفوذ بلادهم ، نتيجة توريد السفن أيا كانت درجة عدم ملاءمتهـــا ٠

ومن هذا العرض يتضح أن حركة التفاعل المصرى مع التطورات قد أكدتها بالفعل عدة مظاهر تمثلت فى تطور أعداد السفن بأنواعها المختلفة بدءا بما امتلكته فى الشركة المجيدية وانتهاء بمصلحة وابورات البوستة الخديوية ، وكذلك تطورت تصميماتها البخارية وتجهيزها بالآلات والأدوات الملاحية المتطورة ، فضلا عن ذلك تزايدت معدلات استهلاكها من الوقود ، مثلما تزايد الاهتمام بالانشاءات اللازمة من ورش الاصلاح والمخازن فى المحطات البحرية ، وذلك بفضل التشجيعات السلطانية والخديوية ٠

ولما كانت هذه النهضة قد اعتمدت أساســـا على الخارج ، دون الاعتماد على ركيزة انتاج داخلى كافية ، سواء بالنســـبة لبناء السفن أو اصلاحاتها الشاملة ، أو تجهيزاتها بالوقود ، من ثم انعكســت هذه الأمور على ملامح التطور فأبرزت سلبيات الاعتماد على الخارج ، وتمثل ذلك فى استشراء النفوذ الأجنبى فى حصوله على امتيازات توريد السفن وتقاضيه أثمانا مرتفعة فى بعض الحالات على حســاب الجودة الفنية ، وكذلك اللجوء الى ورشه فى الاصــلاحات ، بالاضافة الى احتكار عناصره توريد الوقود ، وازاء ذلك جميعه برز عدم التوافق بين خطوات التطور وقصـــور الامكانات عن ملاحقتهــا الجوهرية ، وهــذا القصــور لم يكن بالنسبة للانتاج فحسب ، وانما الادارة أيضا ، فبرزت سلبيات عديدة كان من أهمها حدوث الخسائر المالية نتيجة المضى خلف المشتريات دون حسابات دقيقة فى الاجراءات ، مما قلل من نجاحها ٠

---

(٢٥٣) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص ص : ٢٠٩ ــ ٢١٠ ٠

أما على صعيد الايجابيات فان وجـــود الأعداد الكبيرة من السفن ، وتواصلها مع التطور العالمى ، أوجد سفننا ملاحية قوية لديها القدرة على مزاولة النشاط البحرى التجارى ، الذى يلبى احتياجات المجتمع سواء على صعيد الملاحة البحرية أو بالنسبة للداخلية التى ألحقت بها ، بالاضافة الى أنهـا أوجدت قناة للعلاقات الخارجيـة السلمية ، وذلك من خـــلال معاملاتها مع الشركات الأجنبية ، وعلى كل فقد بدت السفن التجارية من أهم الوسائل التى أثبتت وجود الاسم المصرى فى البحار ، وهذا يتضح بصورة أكثر فى العناصر التالية ، التى تتناول التوكيلات الملاحية ونشاط السفن .

الفصل السادس

التوكيلات الملاحية

لما كان الغرض من انشاء الموانىء هو ايجاد تسهيلات وخدمات للسفن وما تنقله • لذا كان يضم الميناء أعمالا كثيرة من بينها ادارة الميناء ذاته وهيئة ارشاد السفن والقائمين بالشحن والتفريغ والورش والمكاتب والجمارك وغيرها (١) • وفى الماضى كان يقوم قادة السفن بالاتصال بسلطات الميناء لانهاء الاجراءات المطلوبة ، ولكن بعد التطور الملاحى ورواج حركة التجارة البحرية ، وازاء المنافسة بين مختلف الشركات الملاحية وحرصا على توفير وقت عمل السفن ولتحقيق الانتظام فى مواعيدها • تم تعيين وكلاء ملاحيين Shipping Agents ينوبون عن السفينة فى تذليل ما يعترض طريقها من الصعوبات ، ولذلك يطلق على القائم بتلك الأعمال « وكيل السفينة » على أساس أنه ممثل لها أو « وكيل مالك السفينة » على أساس أنه يمثل الجهة أو الشركة المالكة لها (٢) •

أولا ــ ماهية عمل الوكلاء الملاحيين :

كانت مسألة تعيين واختيار وعزل الوكلاء من اختصاصات ادارة البحرية التجارية المصرية ، وكان يتلازم مع تعيينهم أو اختيارهم ضرورة ترتيب أماكن ومكاتب ومخازن خاصة بالتوكيل ، وكان يراعى فى ذلك مؤشرات حركة البضائع ، واتساعها لمستلزمات السفن ، بالاضافة الى قربها من الميناء ، أما مهام الوكيل فهى تبدأ فور اخطاره بموافقة الادارة العمومية فى مصر أو من تفوضهم عنها فى ذلك ، ومن خلال نماذج العقود الموقعة والتعليمات الصادرة فى هذا الشأن فقد كانت تتضمن ما يلى :

أولا : القيام بترغيب التجار فى سفرهم وشحن بضائعهم فى السفن التجارية المصرية والتامين عليها متى طلب ذلك •

---

(١) محمد أمين نوارة وآخرون : مرجع سابق ، ص : ٣ •

(٢) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٨٦ ــ ٩٠ •

هارون احمد عثمان (د) : نقل التجارة الدولية لجمهورية مصر العربية بالسفن النظامية ــ المشاكل والحلول • رسالة دكتوراة باشراف أ•د/اسماعيل محمد هاشم ، أ•د/محمود سمير طوبار ، كلية التجارة جامعة الزقازيق ، نوفمبر ١٩٨١ (نسخة مهداه الى مكتبة أكاديمية النقل البحرى بالاسكندرية) ، ص ــ ص : ١٠٣ ــ ١٠٥ •

ثانيا : بذل أقصى جهد فى سرعة شحن وتفريغ السفن حال تواجدها بالميناء ، وتخليص المستندات المطلوبة لدى السلطات المحلية فى الميناء واخطار وكلاء الموانىء اللاحقة تلغرافيا بما يراه ضروريا للسفية وبما يحقق الاستعداد لها قبل الوصول ٠

ثالثا : مراعاة الدقة فى الأوزان وفئات النولون فى مجمل ما يتم التعامل فيه مع السفينة ، ويقوم باجراءات قيد ذلك فى سجلات ، وارسال الايرادات فى رسائل بحرية الى ديوان العموم ٠

وبالنسبة للبضائع فيتم اثباتها فى « منافستو » Manifesto خاص يوضح به الصنف والكمية واسم مرسلها والجهة التابع لها ، واسم المرسل اليه وجهته ورقم بوليصة الشحن Bill of Lading وكل مايتراءى له من الملاحظات ، وبالنسبة للركاب فقد كان عليه اثبات بياناتهم فى منافستو خاص بهم موضحا به الأسماء والعدد والدرجات النازلين بها والجهات المسافرين اليها وأرقام تذاكرهم ، وتعطى نسخة من ذلك للسوارى ، وترسل أخرى الى الادارة مع أول سفينة مبحرة الى مصر ، ويحتفظ لديه بنسخة تمهيدا لعمل كشف حساب شهرى عما حققه من ايرادات مخصوما منها مصروفات التوكيل من عمولات أو مرتبات أو نثريات أخرى كايجار المقر أو أثمان مطبوعات أو انفاقات خاصة بالسفينة وغيرها ٠

رابعا : لايجوز للوكيل الخروج عن النظم والتعريفات المقررة من ديوان العموم ، واذا تراءت له ملاحظات أو آراء فى صالح نشاط السفن أو الادارة ، فيجب عليه تقديم ذلك بالايضاح الكافى للادارة ، وليتم العمل بما يصدر من قرارات نهائية فيها ، كما أنه كان يعنى بحل ما يعترض السفن طرفه من مشكلات أو حوادث ٠

خامسا : اذا حدثت منازعات بين الوكيل والادارة فيتم البت فيها بالمجالس المحلية بمقتضى القوانين العثمانية كما أنه من حق الادارة ابطال أى خط من خطوط سير السفن ، وكذلك ابطال المرور على ما تراه من المحطات البحرية أو عزل أى وكيل وتعيين بدل منه فى أى وقت ، ولايترتب على ذلك أى حق فى أية مطالب مستقبلية (٣) ٠

---

(٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة تراجم دفاتر ، ملف ٤ رجب ـ غاية رجب ١٢٨٣ هـ ، شروط اتفاق بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) بين وكيل حيفا والقومسيون المعين لترتيب اساكل الشام وتوكيلاتها ٠

ـ محفظة ملخصات ، ملف عام توكيلات ومحطات فروع العزيزية محرم ١٢٨٠ هـ ـ ٦ رجب ١٢٨٦ ق ، شروط اتفاق بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (أغسطس ١٨٦٦) بين السيد سليم كسار الوكيل بيافا والمستر قسترة أولى وكيل بيروت بالنيابة عن القومبانية ٠

اذن فقد كانت هذه هى أهم واجبـــات الوكيل الملاحى التى كانت تصرف له مستحقاته نظير القيام بها بيد أنه قد وجدت نصوص أخـــرى بعضها يحتم القيـام بأعمال ضمنية لا يستحق عليهـا عمولة منها قيامه بواجبات السفن المعينة مؤقتا (الظهورات) لتأدية أعمال محددة بين مصر وبعض الموانىء الأخرى بموجب عقود تأجير من الادارة العموميـــة ذاتهـا وما الى ذلك •

وتجدر الاشارة الى أن بعض الوكلاء كان يتم تعيينهم كموظفين من بين عمالة البحرية التجارية ، وهؤلاء كانت تصرف لهم مرتبات ثابتــة ، وكانت تتسع مهامهم لأكثر مما سبق ذكره فمنهم من كانوا يشاركون فى لجان المرور البحرية ويبدون الرأى فى اختيار الوكلاء بالعمولة ويسمح لهم بتزويد السفن والتوكيلات الأخر بالنقود اللازمة ، وكان فى مقدمة هؤلاء وكيل الأستانة ، ربما لبروز مكتبه كتوكيل رئيسى فى المنطقة الملاحيـــة التى يتواجد فيها ، ونفس الشىء بالنســـبة لتوكيلات الاســـكندرية والســـويس وبيروت ، مثلمـا كان وكيـل لنـدن مختصا بشراء مستلزمات البحرية التجارية المصرية عامة فى أوربا وخاصة الفحم والآلات بالاضافة الى الاشراف على شراء واصــلاحات السفن وعقـــد الصفقات التجـــارية والقروض ، وهؤلاء يمكن أن نطلق عليهم «الوكلاء الموظفين» ، وكانت تصرف مرتباتهم ومكافآتهم شأنهم فى ذلك شـأن طاقم السفينة ، وكانـوا فى الغالب من ذوى الخبرات الملاحية والادارية ، ومنهم من كان قد سبق توليه قيادة السفن ، وكان من بينهم وكلاء تجاريون للحكومة أكثر من كونهـم وكلاء ملاحة ، ولذا كانوا يقومون بمهام أخرى كثيرة (*) •

أما الوكلاء بالعمولة فهؤلاء كان يتم اختيارهم من بين أهالى الميـنـاء المشهود لهم بحسن السيرة والسلوك ، وممن يتمتعون بعلاقات طيبة مع التجار والسلطات المحلية وذوى مكانة مالية متميزة ، عـلاوة على ذلك كان يضمنه أحد المسئولين الكبار أو التجار الأثرياء فى الميناء ، وكان يتم توقيع الاثنين معا على الشروط ، ويعامل هذا الوكيل بالقومسيون ، أى بتخصيص نسبة كانت تتراوح غالبا بين ٥٪ ، ٦٪ من اجمالى قيمـــة الشحونات والصفقات التجارية التى تتم بمعرفته وتصرف له شهريا بعد اجـــراء المحاسبة بما فيها ايجار ومصروفات التوكيل أو بدونهـــا حسبما يكون الاتفــاق (٤) وقد كانت تحدد أعـداد واختصاصات هؤلاء المعاونين حسب

(*) سيتم تناول ذلك فى نوعيات منها توكيلات الاستانة ـ سيرا ـ بيريه ـ لندن ـ السويس ـ جده ـ عدن •

(٤) ـ : محفظة ١٣١ سندات وكمبيالات ، وثائق متفرقة مستندات صرف عمولة ، محرم ـ رجب ١٢٨٤ هـ (مايو ـ نوفمبر ١٨٦٧) ، منها مصطفى بك الصلاح وكيل حيفا وآخرون •

حالة كل توكيل على حدة ، وكان بعض الوكلاء يزاولون الى جانب وكالتهم هذه أعمالا أخرى كأن يكونوا موظفين بالميناء ، أو يعملون بتوكيلات أخرى .

وعلى الرغم من التحريات الواسعة التى كانت تجريها لجان اختيار الوكلاء ، فان بعضهم لم يكن فى المستوى المنشود فنقرأ مثلا شكاوى المواطنين من وكيل مصلحة الوابورات الخديوية فى مرسين « لعدم استقامته » حتى أن أصداء تلك الشكاوى قد جاءت بالصحف فى مصر (٥)، وأيضا الخواجة « فنسانولاجوسمان » وكيل العزيزية فى برنديزى الذى لم يستطع الصرف على السفن عند الحاجة الى ذلك ، علاوة على عدم تحريه الدقة فى تدوين بيانات سير السفن ، بالاضافة لانشغاله عن أمور السفن المصرية بالسكك الحديدية ووكالته عن الشركة البحرية الايطالية فى برنديزى (٦) ، وعلى العكس من ذلك فقد وجد وكلاء متميزون فى أعمالهم وسعة نشاطهم .

وعامة فقد كان يتم تكليف لجان أو مديرين من البحرية التجارية المصرية بالمرور الدورى على الموانىء والتوكيلات ، مثلما كانت تتوافر الأخبار عن طريق قادة السفن ، وكان يعاد النظر دوريا فى حسابات جدوى التوكيلات ، فاذا ما تبين مخالفاته ينهى التعاقد معه ويتم البحث عن البديل ، واذا اتضح عدم جدوى استمرار التوكيل برمته كان يتم الاغلاق وايقاف مرور السفن عليه ، اذ كان انشاء التوكيل يتطلب تحقيقه الأهداف الاقتصادية للنشاط البحرى ، مثلما كان يتم النظر بعين الاعتبار لتنمية العلاقات مع التجار والأهالى فى الموانىء المختلفة وبما يؤثر ايجابيا فى صالح سمعة النشاط والقائمين به ، ولعل ذلك من أهم الأسباب التى جعلت البعض ينظر الى النقل البحرى باعتباره عملية ذات أهداف حضارية متشعبة ، فالتوكيلات الى جانب السفن ترفع شعارات الشركات أو المصالح التابعة لها ، ومن ثم تعتبر من رموز الدولة فى المحيط الخارجى ، وهى بذلك تحقق نسبيا رمزا سياسيا سياديا . مثلما تحقق غايات اقتصادية فى انجاز مهام النقل ، وعندما تعنى بأطر العلاقة مع المتعاملين معها ، فانها تحقق مبادىء حضارية على الرغم من أنها تخدم الاقتصاد (٧) .

---

(٥) الجوائب : العدد ٥٣٣ بتاريخ الأربعاء ١٥ جمادى الأول ١٢٨٨ هـ/٢ أغسطس ١٨٧١ .

(٦) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ م ، قرار رقم ٧٠/٤٩ بتاريخ ٢ جمادى الآخر ١٢٨٦ هـ (سبتمبر ١٨٦٩) صادر من قومسيون ادارة العزيزية بخصوص وكيل برنديزى .

(٧) ـ جمال عبد البر : مرجع سابق ، ص : ٤٩ .

ـ راجع ما سبق تناوله فى التمهيد (ماهية البحرية التجارية وأهميتها) .

وفى النهاية ينبغى الاشارة الى أن عمل الوكيل الملاحى كان يختلف الى حد ما عن عمل سماسرة السفن Ship Brokers ، حيث انه يتسم نسبيا بالديمومة والاستمرار لجهة أو جهات محددة ، ويرتبط بوجود خطوط ملاحية منتظمة ، أما السماسرة فهم الذين يتم الاستعانة بهم فى جلب الركاب والبضائع خاصة للسفن التى ليس لها خطوط سير منتظمة والتى ليست لها توكيلات ملاحية ، علاوة على قيامهم بتصريف شئون السفينة فى الميناء ، وذلك فى مقابل عمولة يتم الاتفاق عليها ·

وقد وردت اشارات عن استعانة الوكيل الملاحى بالسماسرة ، وحدث ذلك مثلا فى توكيل السويس عندما وجد ـ بعد افتتاح قناة السويس ـ مزاحمة من السفن الأجنبية فالتمس من الادارة تخفيض أجرة الركاب جزئيا الى جدة فى موسم الحج والاستعانة بالسماسرة فى جلبهم ، وتمت الموافقة بأن يصرف للسمسار عشرة قروش عن كل راكب يدفع نولونه كاملا ، وخمسة قروش اذا كانت أجرته مخفضة (٨) ، كل ذلك من أجل توفير طاقة عمل للسفن المصرية وللتغلب على المنافسة الأجنبية ، ولنفس الأغراض وافقت الشركة العزيزية فى ذى الحجة ١٢٨٣ هـ (أبريل ١٨٦٧) للوكلاء ـ فى أعقاب انخفاض الحركة التجارية بعد انتهاء الحرب الأمريكية ـ على قيامهم ليس فقط بتخفيض النولون ، وانما اقراض التجار بقدر ثلثى قيمة البضائع على أن يتم التحصيل فى توكيل ميناء الاستلام (التفريغ) ، ومن يتأخر عن السداد بعد ثمانية أيام من ميعاد الوصول توقع عليه فوائد تأخير بنسبة ١٨٪ سنويا (٩) ، وهى بذلك كانت تستنبط اجراءات تمنحها للوكلاء فى سبيل ترغيب التجار فى الشحن ·

ولعل هذا التناول يبرز مهام الوكيل الملاحى فى الأغراض التجارية ، غير أنه وتبعا لظروف الفترة تاريخيا ، اتسعت المهام بعض الشىء عن ذلك لتكون مقترنة بنشاط السفن وفاء ليس بالأغراض الملاحية التجارية فحسب وانما الظروف السياسية ، وفى بعض الأحيان كان يشارك بعض الوكلاء كجزء من لعبة السياسة نفسها ، وهذا نلاحظه فى ظروف انشاء التوكيلات الملاحية وخطوط سير السفن فى ظروف كل توكيل على حدة ·

ثانيا ـ ظروف مرور السفن وانشاء التوكيلات الملاحية :

كانت التوكيلات الملاحية والخطوط التى تسير فيها السفن هى

---

(٨) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٨/٣/١ جـ ٣ وارد الفروع ، رقم ١١٣١ فى غاية ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من توكيل السويس الى ادارة العموم · ص · ١١ ·

(٩) ـ (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، قرار جمعية نظارة عموم القومبانية العزيزية ٤ الحجة ١٢٨٣ هـ (١٨٦٧) ·

الرموز المباشرة للنشاط البحرى التجارى فى المياه الخارجية ، وبدا كل منهما متلازما مع الآخر ، اذ كان من الضرورى للسفن التى تتردد بانتظام على ميناء ما توفير من يقومون بشئونها فى هذا الميناء ، وهؤلاء هم الوكلاء الملاحيون ، وهؤلاء أيضا ليسوا بذوى قيمة مالم تتردد عليهم سفن تشحن وتفرغ مايقومون به من أعمال فى التبادل البحرى ٠

على أن التوكيلات لم تكن فى مجملها متساوية فى الحجم والمهام والأهمية ، اذ كان لكل وكيل درجة من الخصوصية ، سواء فى مجال تشغيله معينا أو متعاقدا ، أو اقتصار مهامه على الأمور الملاحية أم امتدادها الى أمور أخرى ، ونفس الشيء بالنسبة لأعداد التوكيلات التى كان يتم تحديدها تبعا لأعداد المحطات البحرية التى كانت تمر عليها السفن بانتظام ، والتى نلاحظ تطورها فى عهد اسماعيل باشا عن عهد سعيد باشا تبعا لإمكانات البحرية التجارية ذاتها ٠

وعامة فان التلازم بين مرور السفن بانتظام ووجود توكيل ملاحى . كان يؤدى الى تلازم قرارات الادارة بشأنهما أيضا فى غالبيتها ، وفى مختلف الظروف فان العامل الجغرافى المتمثل فى موقع مصر الملاحى ، والعامل السياسى المتمثل فى التبعية للدولة العثمانية ، قد كفلا لسفن البحرية المصرية محاور ملاحية متسعة فى البحار الواقعة ضمن الأملاك العثمانية أو التى تطل على أحد جوانبها وهى (البحر الأحمر ـ المتوسط ـ ايجه ـ الأسود) (١٠) . وكان من أثر هذه التبعية توافر الغطاء السياسى العثمانى لنشاط السفن المصرية واستخدام الوكلاء فى الموانىء التابعة لها هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فانه كان على السفن التجارية المصرية أن تقوم تبعا لهذا الغطاء بدور هام اقتصاديا فى ربط مصر بموانىء الدولة صاحبة السيادة من جهة ، وبين موانىء تلك الدولة وبعضها البعض من جهة أخرى ، وهذا يفسر تركيز خطوط سير السفن والتوكيلات الملاحية على امتداد هذه البحار ، ثم تواجدها بصورة أقل فى الأماكن الأخرى ٠

وبالنسبة لهذه العناصر فقد كان يتم تحديدها عن طريق لجان يتم تشكيلها بمعرفة الادارة العمومية تضم عناصر ذات خبرة فى الملاحة ونظم الادارة ، تقوم بارتياد المناطق البحرية المطلوب مرور السفن عليها بعد ذلك ، وتقوم أثناء مرورها بدراسة حالة الطريق البحرى من حيث درجات الأمان فى السير ومكامن الخطورة البحرية وحالات المد والجزر والتيار المائى والأمواج ، بالاضافة الى الرياح والطقس ، ثم دراسة الجدوى

---

(١٠) فرمان تاسيس المجيدية ٠

فرمان تاسيس العزيزية ٠

الاقتصادية من مرور السفن ، تبعا لقدرة الميناء على المشاركة فى النشاط البحرى وأثر حركة السفن المنافسة ، مقارنة بما تستهلكه السفينة أثناء الرحلة من الفحم والزيت والشحم وبقية الانفاقات بما فيها العمالة وغيرها .

واذا ما انتهت اللجنة من دراسة هذه العناصر وتبين لهـا فائدة تشغيل السفن ، تضع جداول تتضمن مواعيد وتواريخ خط السـير المقترح ومتوسطات لاستهلاك مستلزمات تشـغيل السفينة من الزيت والشحم والفحم ثم بيان محطات القيام والوصول والمدة التى تستغرقهـا الرحلة بالاضافة الى مدة الانتظار ، ومن مهام هذه اللجان أيضـا تدبير وكلاء ملاجيين وأماكن خاصة بمكتب الوكيل ومخازن خاصـة بالبضاعة وأخرى للفحم ، مثلما يكون المكتب معـدا لاسـتقبال الركاب ، حتى اذا ما انتهت اللجان من ذلك مارست حقها فى التنفيذ ـ رغم تواجدها خارج البلاد ـ اذا كانت مفوضة بذلك من مجلس الادارة ، واذا لم يكن لديهـا هذا التفويض فانها كانت تضع ما تراه فى مضبطة خاصـة تقدمها بعد عودتها الى مجلس الادارة ، ليتم البت فيها بمعرفته أو فى النظارة أو بموافقة الجمعية العمومية أو الرأى الخديوى وذلك حسب كل حالة .

وعامة فقد كانت مهام هذه اللجان تتم فى حالة تحديد خطوط السير الملاحية المنتظمة التى يتم معها انشاء التوكيلات . حيث كان ينتظم مرور السفن فى ملاحة يطلق عليها خطية Liner ويلزم لها ترتيب الخدمة الدائمة المنتظمة ، ولم يكن لهذه اللجان شأن بالملاحة الحرة Free (١١)، أو التى كانت تقوم بها السفن فى مأموريات أو مهام ملاحيـة خاصة فى زمن يكون تحديده رهنا بالمهمة البحرية فقط ، ولا يلزمهـا وجود وكلاء حيث كان ينيب مجلس الادارة أو مدير المصلحة أحد المسئولين ، وفى بعض الأحيان كان يتم المرور الدورى بحريا للتفتيش على التوكيلات وعند اعادة تقييم خطوط السير ، كما كانت تحدث استجابة لطلبات التجار والأهالى المرسلة للادارة ويتم ترتيب مرور السفن على محطات جديدة ، اذا ما تبين جدوى ذلك ، وكان تشكيل هذه اللجان يضم عناصر ملاحيـة وادارية ، وقد وضح ذلك مما جاء فى الوثائق من اشـارات متعددة منهـا تعيين (قومسيون) لجنة فى ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) من اسماعيل بك معاون بالمعية السنية ، ترنو بك وكيـل الشركة العزيزية بالاستانة ، فردريكو بك مفتش العموم ، أحمد أمين من المعاونين بالشركة يجيد العربية واللغات الأجنبية ـ الخواجة مقارنى من توكيل الاستانة لتحرير ما يلزم بالاضافة الى تخصيص سفينة السعيدية بطاقهما ومأكولاتهم واحتياجاتهم،

---

(١١) هارون . أحمد عثمان (د) : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

وتم ابحارهم من الاسكندرية صوب موانىء « يافا ــ حيفا ــ بيروت ــ طرابلس ــ انطاكية ــ اسكندرونة ــ مرسين ــ قبرص ــ اضالية (انطالية) ــ رودس ــ أزمير ــ مدللي ــ سنانيك ، وكلما يليق بالبحر الأسود » (١٢) .

وقامت هذه اللجنة بتقديم تقاريرها بخطوط السير الى ديوان العموم للنظر والبت فيها بمعرفة مجلس الادارة ، وقد تضمنت اتفاقاتهم المبدئية مع الوكلاء الملاحيين ، وتمت الموافقة باستثناء عدم المرور على بعض الموانىء، وذلك لدمج النشاط ، وعامة فانه لم يكن ينتظم مرور سفن تجارية فى حالة عدم وجود وكيل ملاحى أو من يقوم مقامه ، مثلما كان يلغى عمل الوكيل اذا تم ايقاف مرور السفن على الميناء التابع له (*) .

وفى بعض الأحيان كان يتم مرور لجنة تضم عناصر قيادية أعلى ، وفى هذه الحالة كانت قراراتها نهائية ابان الرحلة البحرية ذاتها ، من ذلك القومسيون الذى اتجه الى موانىء البحر المتوسط الواقعة على طريق الشام ــ الأستانة بتاريخ السبت ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) وفيه كل من الباشا ناظر ديوان العموم ، الباشا ناظر ديوان الواردات ومعهما أحد المعاونين وكاتب تركى بالإضافة الى سفينة بخارية مخصوصة بطاقمها (١٣) ويرجح أن تلك المهام كانت تتم فى حالات اعادة النظر فيما هو قائم سواء بالتخفيض أو التوسع فى النشاط ، ونفس الشىء بالنسبة للوكلاء الملاحيين ، وكان يتم ذلك بناء على تفويض من مجلس الادارة .

وتشير الوثائق الى توجه لجان لعدة دول ومناطق أبعد ، وفى هذه الحالة كان يتحتم الحصول على قرار من الجمعية العمومية ثم يصدر أمر كريم بتلك المهمة ، وقد جاء ذلك فى قرار تشكيل قومسيون بحرى بتاريخ غرة ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) للمرور على موانىء الحجاز

---

(١٢) دار الوثائق القومية (دواوين خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٧ بالدار بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية العزيزية بامضاءات حسين شيرين مدير العزيزية ، طلعت أحمد باشكاتب خديوى ، عبد اللطيف ناظر بحرية ومفتش فابريقات محمد شريف ناظر خارجية ومدارس ، اسماعيل راغب باشمعاون خديوى .

(*) راجع ماسيتم تناوله فى تفصيلات كل عنصر على حدة من هذا الفصل .

(١٣) دار الوثائق (خدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، قرار نمرة ٣٩/٦٥ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يولية ١٨٦٥) .

واليمن والهند و « جـونة العجم » (*) ، وذلك للوقوف على مـا يمكن تحقيقه من فوائد مرور السفن التجارية بتلك الجهات ، وكان يتكون من أرسلان باشا مفتش الوابورات ، محمـد قبودان ، على رضـا أفندى ، القبودان زوب معاون توكيل السويس ، بالاضافة الى طبيب وكاتب ووابور خاص للسياحة وانعامات مالية تعادل مرتب شهر لكل منهم ، وقد أوصى الأمر الكريم الذى صدر بخصوص هذه المهمة بتاريخ ٢١ ربيع أول ١٢٨١ هـ (أغسطس ١٨٦٤) بأن يتم الاستقصاء ممن يعرف تلك الجهـات عن « الأشياء التى يليق تقديمها هدية الى ضباط وأعيان تلك الجهات » ، ويضيف الأمر الكريم أنه يتم تدارك ما يلزم منها وتعطى للقائمين بالمهمة بالاضافة الى الأموال ، حتى اذا ما تمت العودة توضع التقارير كاملة أمام الادارة العمومية ، ويتم اخطار المعية بما يتم (١٤) ، مثلما كان يتم اخطار الوكلاء بالقرارات النهائية ، خاصة بالنسبة لاستخدامها أو خطوط السير ٠

وتشير هذه المهام الى الاهتمـام الذى كانت توليه الادارة لكيفيـة تعيين خطوط السـير الملاحية وأن الأمر لم يكن يقتصر على بحث الأمور التجارية فقط ، وانما كان يتم الاهتمام بتوطيد العلاقات مع أعيان الجهات المطلوب الابحار اليها ، وكانت تنال مهامها التأييد الخديوى ، وقد كان مثل هذا التوطيد مفيدا فى نشاط السفن وعمل الوكلاء فيما يطلب منهم من مهـــام ٠

على أنه لم يكن يخلو الأمر من وجود منافسة بين وكلاء الشركات الملاحية بغية حصول كل منهم على أكبر قدر من المشحونات فى سـفنه وما الى ذلك ، وفى هذه الحالة كان يتم الغاء التوكيلات ومرور السفن بانتظام اذا تأكدت عدم الجدوى الاقتصادية ، رغم ما قد تتخذه من اجراءات فى سبيل ترغيب التجار والركاب ٠

كذلك كانت تؤثر ظروف العلاقات السياسية فى اتخاذ قرارات مرور السفن وعمل التوكيلات ، من ذلك ما حدث ابان ثورة كريت منـذ منتصف ١٨٦٦ التى تدخلت فيها القوات المصرية فأثرت على العمـــل التجارى للسفن التى تحولت الى مساعدة السفن الحربية ، كما توقف

(*) يرجح انها الخليج الفارسى ، ولم يثبت انتظام مرور سفن مصرية اليها ولكن يتسق هذا المرور مع نصوص الفرمان الصادر للعزيزية آنئذ ٠

(١٤) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية نمرة ٥٩ بتاريخ غرة ربيع ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) ٠

نشاطها فى الموانىء اليونانية ابان تلك الأحداث لوجود معارك حربية تهدد ملاحتها من جانب ، ثم لتأزم العلاقات بين اليونان والدولة العثمانية من جانب آخر ، الى أن تمكن الباب العالى من سحق الثورة فى أوائل عام ١٨٦٩ وأصدر السلطان ارادة سنية فى ١٩ سبتمبر ١٨٦٩ بمنحهم بعض الامتيازات التى أنهت المشكلة .

فى نفس الوقت كانت اليونان قد أثارت فى فبراير ١٨٦٧ امكانية عقد مشروع تحالف مع مصر ولم يتم ، وفى مايو ١٨٦٩ التقى الخديوى اسماعيل بالملك جورج ملك اليونان فى جزيرة كورفو ودعاه الى حضور حفلات قناة السويس واستثناء من ذلك الباب العالى مثلما أساءته بقية الدعوات للآخرين (١٥) ، على أن ما يهمنا هنا هو وجود تطور على صعيد العلاقات المصرية اليونانية ، ومن ثم امتد أثر هذا التطور الى نشاط السفن التجارية بين البلدين ، ولذا تضمن الأمر الكريم الصادر الى ناظر الخارجية فى ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ (أبريل ١٨٦٩) الاشارة الى التحريرات الواردة من الصدارة العظمى بالأستانة بضرورة التعاون مع السفن اليونانية بسبب تجدد العلاقات بين الدولة العثمانية واليونان (١٦) ، وتبعا للعرف البحرى ونظم العلاقات الدولية أصبحت نفس الحقوق مكفولة للسفن المصرية ذات التبعية العثمانية ، أى تتعاون معها السلطات اليونانية عند تواجدها فى مياهها الاقليمية ، مثلما وجدت توكيلات ملاحية مصرية فى مينائى بيريه ، سيرا فى اليونان ابان الشركة العزيزية تبعا لتطور العلاقات السياسية بين مصر واليونان .

وقد جاء فى الوثائق اشارات لرغبة مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى ضرورة عقد اتفاق مع حكومة اليونان بشأن تسيير خط بواخر الى ميناء « سيرا » ، ولكن أفادت مكاتبة بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ (يوليو ١٨٧٢) بتأخر عقد هذا الاتفاق بنا على « ملاحظات وآراء ولى النعم » الخديوى (١٧) ويبدو أن الاتفاق قد تم ولكن بصورة

---

(١٥) للمزيد د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا .. ، ص ــ ص : ٧٣ ــ ١٤٥ .

(١٦) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ٥٧٣ أوامر ، رقم ٦ بتاريخ ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ (ابريل ١٨٦٩) أمر كريم الى ناظر الخارجية ، ص : ١٧٦ .

(١٧) ــ : محفظة ٤٩ معية تركى ، ترجمة مكاتبة رقم ١٧٢ ، ١ بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ (يولية ١٨٧٢) من شريف باشا الى مهردار الخديوى بالمعية .

جزئية بعد ذلك بناء على أمر شفوى من الخديوى بابحار سفن المصلحة الى بعض موانىء اليونان ، حيث تم ذلك فى مينائى سيرا ، بيريه ، وقد عين فى كل منهما وكيل ملاحى من قبل مصلحة الوابورات الخديوية لمتابعة أمور سفنها ، بيد أنه كانت توجد نظم لم يتفق عليها خاصة باجراءات الشحن والملاحة ، حيث كان يتحتم ختم فواتير الشحن من قنصل اليونان فى مصر ، ويتم تحرير المستندات من ثلاث نسخ احداها باللغة العربية والأخريان باللغة الفرنسية أو الايطالية وعند الوصول للميناء اليونانى يجرى تسليم صورة الى رئيس الميناء هناك ، وتختم أخرى بشعار حكومة اليونان ويتم تسليمها للجمرك رفق البضاعة ، كما تدفع السفينة رسم دخول (فرنك واحد) ، وفى حالة العودة يقوم الوكيل الملاحى باعداد وتجهيز أوراق الخروج بنفس الطريقة ، حيث يتم اعتمادها من السلطات اليونانية فى كلا المينائين سيرا أو بيريه حسب جهة الرحلة (١٨)، ثم جاءت اشارات أخرى فى (شعبان) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) أفادت بأن رسوم الموانىء ما هى الا اجراءات مؤقتة لحين اتمام توقيع معاهدة ملاحية يتم بموجبها الغاء الرسوم وعلى أساس المعاملة بالمثل ، ولكن يبدو أن المعاهدة لم تتم فى عهد اسماعيل باشا (١٩) ٠

وتجدر الاشارة الى أنه قد جرت محاولات لتسيير السفن المصرية بين مصر وايطاليا ، وقد جاءت أصداء ذلك فى الوقائع المصرية بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ / ١٦ يناير ١٨٧٦ ، حيث ذكرت فى أخبارها نبأ زيارة « المسيو سيالوزه » وزير مالية ايطاليا الى مصر ، وأن الباعث على ذلك كانت السياحة ، الا أنها أشارت لاجرائه مباحثات تمهيدية لعقد اتفاقية تجارية يتم بمقتضاها تسيير السفن بين الدولتين (٢٠) ، وذكر البعض أن الخديوى اسماعيل باشا أرسل بالفعل اثنين من كبار رجال

---

(١٨) ـ : (دواوين الخدمات ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٧/٣/١ جـ٢ وارد الفروع لديوان عموم وابورات البوستة الخديوية ، رقم ٢٩ فى ٢٤ج (جمادى أولى) ١٢٩٥ هـ (مايو ١٨٧٨) من توكيل بيريه ، ص : ١٥٠ ، ـ رقم ٣٢ فى ١٣ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من التوكيل ذاته ، ص : ١٧٣ ، ـ ومنه أيضا رقم ٣٨ بتاريخ ٢٧ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) ، ص : ١٧٤ ٠

(١٩) ـ : سجل م/٢٨/٣/١ جـ ٣ وارد عموم مصلحة الوابورات الخديوية ، رقم ٤٠ فى ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (اغسطس ١٨٧٨) من توكيل بيريه ، ص : ٣ ٠
والمزيد سيتم تناوله فى توكيل سيرا وبيريه ، ثم فى العنصر الخاص خطوط السير الملاحية من هذا الفصل ٠

(٢٠) الوقائع المصرية : العدد ٦٤٠ بتاريخ الأحد ٢٠ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ/١٦ يناير ١٨٧٦ ٠

الجالية الايطـــالية والفرنسية يدعى أحدهما السنيور فرنشيسكو بيتى بك ، والثانى المسيو جورنو (ترنو) بك الى البندقية ومرسيليا ، ولكنهما وجدا هناك منافسة من الملاحة الأجنبية أفسدت جدوى الاتفاق ، ولا سيما من الشركتين البحـريتين الانجليزية P & O الميسـاجيرى الامبراطـورية الفرنسية Les Messageries Imperiales Maritimes Francaises الى العدول عن توسيع نطاق النشاط (٢١) ، واقتصرت الملاحة التجارية على البحر الأحمر والسواحل العثمانية فى البحر المتوسط ، ومع ذلك فان هذا لا ينفى مزاولة السفن المصرية الابحار فى رحلات تجارية الى عدة موانىء خارج هذا النطاق ، ولكن ذلك كان يتم فى ظروف غير منتظمة ، وفى حالات النقل البحرى بالاجار ةأو التأجير ، حتى انها وصلت الى لندن وليفربول ، وفى هذه الحالات لم يكن يشترط تعيين وكيل ملاحى لأنها مهام مؤقتة ، ولكن تجدر الاشارة الى أنه كان يوجد توكيل تابع للبحرية التجارية المصرية فى لندن ، ولكن جل عمله كان القيام بتدبير احتياجات السفن والورش من الآلات وغيرها ، وبجانب ذلك عقد صفقات نقل لحساب السفن المصرية ، رغم وجود الشركات البحرية الانجليزية العملاقة (*) ، ولأهميته هذه كان يتم تعيينه من قبل مجلس الادارة مباشرة ، ومن ثم كان تعيينه من أجل شئون البحرية التجارية ولم يكن مرتبطا بخطوط سير للسفن المصرية ، وقد تطور أمره لمستوى المندوب التجارى للحكومة عـامة .

وعامة فقد كان على السفن مراعاة الاقتصاد قدر الامكان فى استهلاك الوقود أثناء رحلاتها ، حتى ان الادارة كانت تقرر صرف مكافأة مما يتم توفيره مقارنة بمتوسطات الاستهلاك المقدرة ، وفى الشركة المجيدية كانت تصـدر التعليمات باسـتخدام الشراع اذا كانت الرياح مواتية ، وذلك لاستيراد الوقود وخاصة الفحم ، وكان ذلك من أهم أسباب الحصول على امتياز باستخراج الفحم فى سالونيك (٢٢) ، مثلما كان مدعاة للبحث عن موردين له فى الموانىء الأخرى ، وهو الذى كان ضمن مهام الوكلاء .

وتجدر الاشارة الى أن السفن كانت تبلغها الادارة أو الوكلاء ببعض الأمور ذات الصلة بالركاب المتميزين حتى تتم مراعاة السفن ذلك أثنـاء سيرها ، مثلا كان عليها الالتزام بتنفيذ ما تقتضيه دواعى العرف والقوانين

---

(٢١) د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، جـ ٢ ، ص : ٨٢١ .

(★) سيتم تناول تفاصيل فى العناصر اللاحقة من هذا الفصل .

(٢٢) أمين سامى : مرجع سابق ، مج٢ من جـ٣ ، ص : ٧٧٣ .

البحرية من تبادل اشارات المرور والمسارعة بالانقاذ علاوة على تنفيذها تعليمات الادارة ومنها رفع شارات خاصة عند استقبالها عظماء الدول حسب أعلام كل دولة ، ولذلك اشترت الادارة أنواعها وقامت بتوزيعها على قادة السفن (٢٣) ، مثلما تلتزم بنظم الدخول والخروج في كل ميناء والاستعانة بالمرشدين متى تطلبت ظروف الرحلة ذلك ، وفى بعض الأحيان لم تكن تتوفر الاستعدادات الملاحية فى بعض الموانىء ، ولذلك كانت تقوم ادارة عموم البحرية التجارية باستئذان سلطات الميناء فى ادخالها تلك الاصلاحات الخاصة بمرافىء سفنها ويشرف عليها الوكلاء ، من ذلك اجراؤها اصلاحات فى ميناء جدة وغيرها ، وكذلك أرسلت شمندورات مجهزة بجنازيرها وخطاطيفها لوضعها فى مينائى الأستانة وجنق قلعة فى طريق سفن الشركة المصرية (٢٤) ، وكان يشرف وكلاؤها على تلك الأعمال أيضا .

كذلك كان على السفن التجارية تنفيذ نظم الشحن والتفريغ التى يتابعها الوكلاء ، مثلا الامتناع عن نقل المحظورات ومنها الرقيق على وجه الخصوص فى أفريقيا ، وكان مما يؤدى الى اضطراب خطوط السير المنتظمة الأحداث الحربية ، التى لم يكن هناك مناص من تنفيذ الأوامر الصادرة بشأنها ، من تنظيم المواعيد للدخول أو الخروج ، من ذلك اعلان الدولة العلية ابان الحرب الروسية التركية انها قررت فرض الحصار على السواحل الروسية بالبحر الأسود فى الخامس من مايو ١٨٧٧ ، ولذلك وضعت عليه دونتمة عثمانية (سفن حربية) .

وحسبما جاء فى الوقائع المصرية فقد سمح للسفن التجارية الدخول بموجب اذن خاص من الدونتما خلال ثلاثة أيام ، وللخروج خمسة أيام من فرض الحصار (٢٥) ، وفى مكاتبات سابقة وضع نظام معين لدخول (بوغاز جنق قلعة) من أنه يوجد « فرمان » خاص بالمرور البحرى يتم تسليمه لقادة السفن ثمنه ٧٥ قرشا فضة ، يتم ابرازه لرئيس السفينة الحربية الراسية عند مدخل البوغاز فى مرفأ « بورنو » تجاه

---

(٢٣) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية ١٢٨٣ هـ (١٨٦٧/٦٦ م) ، مكاتبة بتاريخ ٦ ر (ربيع ثانى) ١٢٨٣ هـ (اغسطس ١٨٦٦) من صالح وكيل عموم القومبانية العزيزية الى قبودان سوارى السفينة الدقهلية .

(٢٤) ــ ــ المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومبانية المصرية فى سياحة السفن ، بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (ابريل ١٨٦٣) .

(٢٥) الوقائع المصرية : العدد ٧١١ بتاريخ الأحد ١٤ جمادى الأولى ١٢٩٤ هـ/٢٧ مايو ١٨٧٧ .

كليبولى ، وتدفع رسم دخول ٢٥ قرشا (٢٦) ، ومثل هذه الأمور كانت تؤدى لاختلال مواعيد الرحلة ، ولذلك كان يتضامن معا كل من السوارى والوكيل الملاحى فى كتابة تقرير ملاحى للادارة ، وعلى الوكيل ان يبرق مخبرا الادارة والتوكيلات الأخرى بذلك ، لاجراء التعديلات فى مواعيد القيام والوصول فى مختلف المحطات ، ونفس الشىء اذا ما حدثت أوبئة صحية فى الميناء بعد دخول السفينة وتم احتجازها فى الكورنتينة .

ولم يكن يقتصر تعاونهما معا فى هذه الأمور فقط ، وانما كانت هناك مهام مشتركة يكمل فيها كل منهما الآخر ، من ذلك رسوم التخليص الجمركى التى يقوم بها التوكيل ، واجراءات التسليم والتسلم للمشحونات وغيرها حيث بدا كلاهما عنصرا هاما لبلورة نشاط الثانى ، وبدا الاثنان معا رمزا حضاريا لوجود محاور مصرية فى محيط العمل الخارجى ، مثلما كانا من أدوات تنشيط الدور الاقتصادى والعلاقات المختلفة ، وبدا الوكلاء بمثابة نقاط ارتكاز السفن التجارية فى رحلاتها ، أما تفاصيل وبيان هذه النقاط فيتم تناولها فى العرض التالى .

---

(٢٦) الجوائب : العدد ٥٦٣ بتاريخ الثلاثاء نهاية رمضان ١٢٨٨ هـ/١٢ ديسمبر ١٨٧١ .

ثالثا : بيان التوكيلات الملاحية

سبق القول أن التوكيلات الملاحية بما تستخدمه من امكانات كانت أشبه بركائز تعتمد عليها السفن فى مجريات نشاطها ، وبدت التوكيلات حلقات يكمل بعضها البعض ، مثلما بدت حلقة الوصل الممثلة للبحرية أمام المتعاملين مع السفن • وكان وجودها يعنى وجود خط ملاحى بحرى ، وتبعا لمدى خط سير السفن المنتظمة المزمع مرورها فى المحطات البحرية تكون اعدادها ، وتبعا لرواج هذا الخط وانتظامه يكون استقرارها واستمرارها ، ولذلك نجد فى حالة زيادة اعدادها مؤشرا لرواج حركة البحرية التجارية والعكس صحيح (٢٧) •

وفى هذا المجال نشير الى أن عهد اسماعيل باشا قد شهد زيادة كبيرة فى أعدادها مقارنة بعهد سلفه محمد سعيد باشا نتيجة ازدهار ظروف قيام النشاط البحرى التجارى فى عهده ، وهذا يتضح من خلال تتبع توكيلات الموانىء الأسيوأوربية فى سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها بدءا من الاسكندرية الى بيروت فبقية موانىء الدولة العثمانية فاليونان وايطاليا وانجلترا ثم سواحل البحر الأحمر حيث الأفروآسيوية بدءا من السويس فى مصر ، مع ملاحظة عدم تناولنا توكيل مصر (القاهرة) لعدم بروز دوره ازاء وجود ديوان العموم وتوكيلات الموانىء المصرية ، التى اتصلت مباشرة بشئون السفن والتجارة البحرية •

أولا ـ توكيلات سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها : ـ

بدت أهميتها من كونها فى موانىء ذات قدرة ملحوظة على المشاركة فى التجارة البحرية ، بالاضافة الى تنوعها بين عدة دول وان كانت غالبيتها ركزت فى الموانىء العثمانية •

---

(٢٧) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول (ظروف قيام النشاط) •

— توكيل الاسكندرية : —

يعتبر من أهم التوكيلات الملاحية الخاصة بالبحرية التجارية المصرية طيلة فترة الدراسة ، لأنه كان يمثل نقطة بداية ابحار السفن فى خطوط سيرها فى منطقة البحر المتوسط ، مثلما كان يمثل نقطة النهاية بعد عودتها من الرحلات البحرية ، وبرزت أهميته على وجه الخصوص تبعا لبروز الاسكندرية كميناء تجارى هام تبوأ المرتبة الأولى فى النشاط البحرى معظم الفترة ، وكانت به أهم الانشاءات المصرية ذات العلاقة بالسفن ومنها الترسانة والورش وخطوط الملاحة الداخلية (الانجرارية) وغيرها ، بالاضافة الى وجود التوكيلات الملاحية والقنصليات والبيوت التجارية الأجنبية (٢٨) ، والتى أبرزت ضرورة وجود توكيل مصرى لديه القدرة على المنافسة ، الى جانب أن هذا التوكيل كان ينوب الى جانب عمله — عن ديوان العموم عند نقل الديوان الى (مصر) القاهرة ، ويؤدى مهام التوكيل الملاحى اذا وجد ديوان العموم بالاسكندرية اذ كانت علاقته المباشرة بالسفن المصرية وشئونها فى الميناء على عكس الديوان الذى كان يعنى بمجمل أمور النشاط والادارة ، وفى بعض الأحيان كان يتم دمجه بديوان العموم .

وقد وجد توكيل الاسكندرية منذ الشركة المجيدية فى عهد سعيد باشا ، ولكن يبدو أنه تأثر باضمحلال الشركة ابان تحويلها الى مصلحة ميرية ، حيث أشارت مكاتبة بتاريخ ٢٧ من (صفر) ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٦١) الى أن مقره أصبح (خرب جدا) وتمت الاقامة فى موقع آخر كان معدا « لقلم البسابورتات — تجاه الكمرك » ، ثم ذكرت الوثيقة ذاتها « أنه لداعى التبدلات الحاصلة فى القومبانية ماعاد مقتضى وجود مكتب لها بالاسكندرية » (٢٩) ، وقد كانت تلك التبدلات هى تصفية أسهم

---

(٢٨) من تلك المكاتب ما كان تابعا للشركة الانجليزية P&O ، شركة الميساجيرى الفرنسية Messageries الشركة النسماوية لويد Loyed Austriaco ، الشركة المسكوبية ، شركة روباتينو الايطالية ، شركة جام موسى ، شركة فرسينى الفرنسية ، شركة البوستة الانجليزية ، وكانت توجد غالبية المقار فى ميدان محمد على ، والوكالة الجديدة .

— دار الوثائق القومية (خدمات — عزيزية) : محفظة ميزانية ، مرتبات ، عهد ، سندات .. الخ ١٢٨٠ — ١٢٩٠ هـ (١٨٦٣ — ١٨٧٣) وثيقة خاصة من المساجيرى .
No, 224, Sirvices Laritimes des Messageries Imperiales à Mousieur le Directeur, Alesandrie 20, Juin 1866.

— على مبارك : الخطط .. ، ج ٧ مج ٢ ، ص : ٨٥ .

وراجع ما سبق تناوله فى « ظروف قيام النشاط » .

(٢٩) دار الوثائق القومية (خدمات مجيدية) : سجل م/٦/٣/٢ ، مكاتبة رقم ٦٠٣ فى ٢٧ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٦١) من مدير مجيدية الى عثمان قبودان معاون المجيدية بالاسكندرية ، ص : ٢٣ .

العناصر الأجنبيـــة واخــــراج ذويهم من الادارة والسفن ، والتى سرعان ما تأثرت بها مســـيرة المجيدية ، وأصبحت بعد ذلك مصلحة الوابورات الميرية التى اتجه نشاط بعض ما وجد بهـــا من سفن الى البحر الأحمر ، ولذا حسبما ذكرت الوثيقة تم اغلاق مقر التوكيل بعد جرد أدوات (*) . وقد تولى عثمان قبودان معاون المجيدية بديوان العموم مسئوليـــة تلبيـــة احتياجات توكيل السويس من الاسكندرية ، واقتصر التعاون على الورش وما يتم استيراده من وقود وأدوات يتم ارسالها كمستلزمات لسفن البحر الأحمر ، وكان ينيب عنه أثناء غيابه أحمد أفنـــدى محمد أحد رجـــال البحرية (٣٠) ، واســتمر ذلك طيـلة فترة مصلحة الوابورات الميرية ، مسجلا علامة اضمحلال فى النشــــاط البحرى التجارى المصرى فى نهاية حكم سعيد باشا .

وبعد تأسيس الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية مع بداية عهد اسماعيل باشا فقد شرعت هذه الشركة فى تاسيس مكتب ملاحى لها بالاسكندرية على الرغم من وجود مقر ديوان العموم بها ، واختارت لذلك القائمقام (عقيد) صالح قبودان أحد معاونى ضبطية الاســكندرية وقد أنعم عليه الخديوى برتبة ميرالاى (عميد) (٣١) ، ويبدو أن القائمين على ادارة الشركة قد حاولوا الاستفادة من ظروف ازدهار تجارة القطن البحرية آنئذ ، وحاولوا ايجاد طاقم يمكنـــه تلبيـــة احتياجات السفن والتجارة الرائجة ، ولذلك تم احضار أربعة أفراد من معاونى ديوان عموم الشركة للعمل فى مقر التوكيل ، وتم تعيين أحد رجال البحرية « عبد الحميد بك » بدلا من صالح قبودان ، وسرعان ما زادت أعباء وكيل الاسكندرية بعد نقل ديوان العموم الى القاهرة ، ولكن لم تلبث الشركة أن أعادت الديوان الى الاسكندرية وقامت بالغاء التوكيل حيث قام الديوان بممارســـــة أمور ومسئوليات التوكيل ضمن ادارته لمجمل أمور الشركة ، ونقل عبد الحميد

(*) كانت هذه الأدوات ١ مكتب خشب ، ٢ ترابيزة صغيرة ، ١ زير مياه قناوى ، ١ مطبعة حديد ، ١ سرير ، ٢ قنطارين قطن ، ٥ كراسى عادة ، ١ كرسى خيزان ــ المصدر نفسه .

(٣٠) ــ : سجل م/٦/٣/٤ ، مكاتبة بتاريخ ٢٣ ص (صفر ، ١٢٧٩ هـ (أغسطس ١٨٦٢) ، من مدير المصلحة الى عثمان قبودان معاون وابورات ميرية باسكندرية ، ص : ١٩٠ ، ــ سجل م/٦/٣/٥ ، مكاتبة رقم ١٠١ بتاريخ ٢٨ ذى القعدة ، ١٢٧٩ هـ (مايو ١٨٦٣) من المدير الى عثمان قبودان معاون وابورات ميرية باسكندرية ، ص : ٢٩٢ .

(٣١) ــ (ديوان معية سنية) : دفتر ٥٢٦ أوامر ، قسم ثانى ، أمر كريم رقم ٧٨٥ بتاريخ ٩ محرم ١٢٨٠ (يونية ١٨٦٣) الى مأمور ضبطية اسكندرية ، ص : ١٠٤ .

بك وكيلا بالسويس (٣٢) ، ثم أنشىء التوكيل ثانية فى الشركة العزيزية وتولى كل من البكباشى حسين أفندى راغب نظارة مخـــازن المهمات ، مصطفى قبودان مأمور مخازن الفحومات ، وهبة غبريال لتخليص البضائع فى الجمرك ، بالاضافة الى الكتبة والمساعدين (٣٣) ٠

ونظرا للتوسع الكبير الذى شهدته العزيزية فى رأسمالها وسفنها ابان مرحلة ازدهار التجارة البحرية ، أقدمت على توسيع مهام توكيل الاسكندرية على الرغم من وجود ديوان العموم بالميناء ذاته ٠ وقامت بتعيين البكباشى يعقوب أفنـــدى مأمورا للتوكيل ، وكان من بين المخضرمين فى العمل بالتوكيلات الملاحية المصرية منذ بداياتها فى عهد سعيد باشا ، ثم خلفه زكريا بك الى ان عين مفتشـــا للوابورات فى ٢٢ محرم ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) وحل بدلا منه وكيل عمـــوم الانجـــرارية مصطفى بك الطوسيه ثم عين مفتشا للوابورات ، وعلا شأنه بعد ذلك فعين محافظا لسواكن فى ١٦ رجب ١٢٩٢ هـ (آغسطس ١٨٧٥) (٣٤) ، ثم مديرا على كسلا ١٨٧٧ وفى ١٨٧٩ عين ناظرا لدار الصناعة بالخرطوم (٣٥) ، وهذا يدلنا على مكانة وكيل الاسكندرية ٠

وبالنسبة لعمالة التوكيل فقد شهدت هى الأخرى تطورا ملحوظا ، فقد بلغت أعدادها فى صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) ١٤٨ فردا بمن فيهم (المأمور) الوكيل ، وقد تفوق فى ذلك على عدد عمالة ديوان العموم نفسه فى التاريخ ذاته الذى بلغ ٨٦ فردا ، مثلما زادت عن أعداد أى من توكيلات العزيزية الأخرى وكانت تضم عمالته معاونا للمأمور ، صرافا ، ومخلصين جمارك ، مهندسين ، كتبة ، مخزنجية (أمناء مخازن) ، ملاحظى تشغيل ، سباكين ، عتالين بالاضافة الى مختصين بخدمة المواعين والصنادل وآخرين لمراكب نقل الفحم علاوة على المختصين بخدمة وتشغيل الفلايك التى يستخدمها ناظر الشركة والوكيل (٣٦) ٠

---

(٣٢) ـ (دواوين خدمات عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأولى ، وثيقة رقم ٣٦١٣٢ بالدار ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية بخصوص كثرة أعمال ميناء الاسكندرية ، ـ قرار لمرة ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ (يولية ١٨٦٣) صادر من جمعية القومبانية المصرية ٠

(٣٣) ـ : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٣ ـ ١٨٦٥ ، كشف بتاريخ ١٨ محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٣) عن بيان حركة الادارة ٠

(٣٤) ـ : محفظة قرارات ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، قرار لمرة ١٥٦/٣٤ ، « ٣٦١٨٨ بالدار » بتاريخ ٢٢ محرم ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) ٠

ـ ـ د٠ شوقى الجمل : سياسة مصر فى البحر الأحمر ، ص : ٧٠ ٠

(٣٥) سعد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٥٨ ـ ٦٠ ٠

(٣٦) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، ملف ٩ ، كشوف =

ولعل هذا يوضح المكانة المتميزة التى أوليت لتوكيل الاسكندرية ، وكان ذلك متسقا مع المكانة الملاحية المتميزة لحركة الميناء التى سبق الاشارة اليها فى الحديث عن ظروف قيام النشاط ، وكان وجود توكيل بهذا الحجم يعنى القدرة على امكانية المنافسة مع التوكيلات الأجنبية ، ويمكنه تلبية ظروف النشاط الكبير وضمان طاقة عمل للسفن المصرية ، ولم تكن تقتصر مهام التوكيل على عقد الصفقات التجارية أو اجراءات الشحن والتفريغ والتخليص الجمركى ، وانما كانت تمتد لاستقبال احتياجات البحرية التجارية المصرية من الفحم والأدوات التى تلزم السفن فى البحر الأحمر والوابورات النيلية ونحو ذلك ، ولذا كان به المهندسون مثلا بتخصصهم الفنى الذى يمكنهم من فحص الأدوات والآلات الواردة ، مثلما كانت تتبعه صنادل ومراكب وفلايك بحرية للانتقال من والى السفن فى عرض البحر أو للقيام بمهام مرورية من ناظر الشركة ، وعلى هذا الأساس بدا توكيل الاسكندرية محورا هاما للملاحة المصرية .

وتجدر الاشارة الى ان وكيل الاسكندرية كان ـ بالاضافة الى أعماله الملاحية ـ ضمن اللجنة التى شكلتها العزيزية منه ومن قادة السفن وباشمهندس الوابورات لاعادة النظر فى ترتيب وتنظيم عمالتها قبل تحويلها لمصلحة الوابورات الخديوية (٣٧) ، وذلك اعترافا بخبراته الادارية وامكانية اسهامه فى ادارة العموم ، واستمرت أهميته كذلك طيلة فترة الدراسة .

ـ بورسعيد :

لم ترد اشارات لهذا التوكيل فيما تم مطالعته قبل وثائق الشركة العزيزية ، اذ انه كان من أحدث التوكيلات المصرية ، وارتبط ذلك بظروف وحداثة انشاء بورسعيد ذاتها (*) ، وانه على الرغم من تهيئة مرفأها فى أواخر عهد سعيد باشا الا أن الخلافات التى أثيرت مع شركة القناة حالت دون تنظيم خط مرور بحرى مصرى اليها على الرغم من تأجير احدى بواخر المجيدية لهذه الشركة فى عهد ادارة ادوارد ديرفيو على غير رغبة الحكومة منذ نهايات ١٨٥٩ ، بالاضافة الى أن امكانات بورسعيد كميناء تجارى لم تكن قد تبلورت بعد ، وبدا النشاط الغالب هو الخاص بشركة

= احصائية بتاريخ ٢٠ ـ ٢٢ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) خاصة بقرارات الجمعية العمومية العزيزية ، ص : ١١ .

(٣٧) ـ : محفظة الوابورات رقم ٦٨/٤ ـ ١٨٦٩ م ، مكاتبة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) من حسين شيرين ناظر عموم القومبانية الى وكيل ديوان العموم .

(*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط » .

القناة ، وكانت تقوم به شركة الملاحة الفرنسية الميساجيري بالاضافة الى سفن القناة ذاتها ، الى أن قررت الشركة العزيزية جعل بورسعيد احدى المحطات البحرية التي تتوقف بها سفنها وكان ذلك في رمضان ١٢٨٤ هـ (ديسمبر ٦٧/يناير ١٨٦٨) ويرجع ذلك الى قرب الافتتاح الرسمي لقناة السويس ، علما بأن الحركة التجارية بدأت قبل ذلك بين السويس وبورسعيد ، حتى انه كان يتم نقل المشحونات بينهما عبر منطقة برية بالقرب من الاسماعيلية قبل أغسطس ١٨٦٦ (٣٨) ٠

ومع بداية مرور سفن العزيزية لم يتم تعيين وكيل ملاحي ، وانما أسند أمر الاهتمام بشئون سفنها الى محافظة بورسعيد ، فكانت تقوم بوضع الاعلانات الخاصة برحلاتها ، التي كانت تتم كل خمسة عشرة يوما في الشوارع والأسواق ، مثلما تعين شخصا للمناداة في الشوارع ، واستمرت المحافظة في ادارة شئون السفن وتحصيل ايراداتها ، وكان يتم حفظ ذلك كأمانة في الجمرك لحين تسليمها الى السفينة العائدة من الثغور الأخرى لتسليمها الى توكيل الاسكندرية ، واستمر ذلك حتى أواخر سبتمبر ١٨٦٨ تاريخ تعيين أول وكيل للشركة العزيزية في بورسعيد(٣٩)، وقد جاء ذكر اسم أحمد أفندي نبيه يعاونه أحد الكتبة ، ومرتبهما معا كان ١٠٠٠ قرش شهري ، ثم عين بدلا منه اعتبارا من ٢٥ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (سبتمبر ١٨٦٩) محمد اسماعيل قبودان الصادق ، وكان يعمل رئيسا لميناء بورسعيد ، وجاء في حيثيات تعيينه « لكونه شخص صادق وأمين وله دراية والمام بأشغال البورت » ، وتم ذلك بناء على مذكرة مقدمة من وكيل عموم الشركة الى مجلس الادارة وتم الاتفاق على أن يصرف له شهريا ٢٥٠ قرشا بالاضافة الى مرتبه من المحافظة ، ويقوم باختيار كاتب بمعرفته بمرتب شهري ٢٥٠ قرشا أيضا (٤٠) ، وبالطبع فقد كان هذا الاجراء في صالح الشركة لدفعها نصف الأجر الذي كان قبل ذلك ٠

وقد كان متبعا تقديم اقرار ضمانة من شخص آخر بالاضافة الى اقرار موافقة الوكيل ، ولكن يبدو أن المكانة الوظيفية والاجتماعية كانت تحول دون تقديم الضمانة ، ولذا ذكر هذا الوكيل في اقراره « لايمكنني أن التمس من أحد ضمانة عني لمسئوليتي الكائنة » (٤١) وارتضى مجلس

---

(٣٨) د٠ زين العابدين شمس الدين : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٢٧ ، ١٣٣ ٠

(٣٩) نفسه ، ص : ١٣٣ ٠

(٤٠) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٤٨/٦٨ بتاريخ ٢٥ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (سبتمبر ١٨٦٩) صادر عن المجلس ٠

(٤١) - : محفظة مكاتبات ادارية (١٨٦١ - ١٨٨٤) ، خطاب (اقرار) نمرة ٣/٩ =

ادارة العزيزية ذلك ، واســـتمر هذا التوكيل يؤدي عمله الملاحي ، وقد تزايدت أهميته بعد افتتاح قناة السويس ، حتى انه وجـد منذئذ خط بحرى منتظم بين الأستانة وجده تعمل عليه باخرتان ، كانتا تمران بالتبادل كل خمسة عشر يوما لحطتاها سـيرا ـ بورسعيد مبـــاشرة دون المرور بسواحل الشام (٤٢) ، وكان ذلك فى فترة مصلحة الوابورات الخديوية

ـ يـافا :

لم يرد ذكره فى وثائق عهد سعيد باشا لعدم وجود خطوط ســـير ملاحية اليه ، ولنفس السبب أيضا لم يرد ذكره فى وثائق الشركة المصرية فى بدايات عهد اسماعيل باشا ، ولعل أولى الاشارات هي تلك التى جاءت فى تنظيم خطوط سير سفن الشركة العزيزية فى فبراير ١٨٦٦ للمرور بين الاسكندرية والأستانة مرورا بيافا وحيفا وبيروت وغيرها ، الأمر الذى يرجح انشاء توكيل ملاحى بها رغم عدم عثورنا على اشارة واضـــحة فى هذا الشأن ، ومما يبعث على هذا الترجيح أن المرور البحـــرى كان يتم بانتظام كل خمسة عشر يوما (٤٣) ، وكما ســبق القول فان التوكيل الملاحى كان أمرا ضروريا فى حالة خطوط السير المنتظمة ٠

ولم تصمت الوثائق طويلا حيث أمكن العثــور على الشروط التى تم توقيعها بين « المسيو كاسترو اوغلى » وكيل العزيزية ببيروت بالنيابة عن الشركة وبين « المسيو سليم كســـار » المقيم بمينـاء يافا على أن يكون الأخير وكيلا ملاحيـــا للشركة بالمينــــاء المذكور ، وكان ذلك بتاريـخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (أغسطس ١٨٦٦) وتم الاتفـاق على أن يكون ذلك مقابل (قومسيون) عمـولة ٥٪ من اجمـــالى ايراد المشحونات مع التزامه الكامل بتنفيذ تعليمات ونظم الشركة بخصوص مهـــام الوكيل الملاحى (٤٤) ، وقد جـاءت اشــــارة تاليـــة لهذا التوكيل فى أغسطس ١٨٦٨ (٤٥) ٠

= بتاريخ ٧ رجب ١٢٨٦ هـ (أكتوبر ١٨٦٩) من محمد اسماعيل وكيل العزيزية الى مدير العموم ٠

(٤٢) ـ (ديوان معية) : محفظة ٤٨ معية تركى ـ ترجمة مكاتبة رقم ٤٨/٢٧٣ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) من كاسترو الى المعية بشأن تسيير خط بواخر بين الاستانة وجدة ٠

(٤٣) الوقائع المصرية بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٢ هـ/٨ فبراير ١٨٦٦ ٠

(٤٤) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة ملخصات ملف عام توكيلات وانشاء محطات ٢٥ محرم ١٢٨٠ ـ ٦ رجب ١٢٨٦ هـ مكاتبة بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (أغسطس ١٨٦٦) من وكيل العزيزية ببيروت الى مدير العموم :

(٤٥) ـ : المحفظة الأولى ، ملف رقم ٦ : صورة قرار مجلس ادارة العزيزية بتاريخ =

وعامة فقد جاء ذكر هذا الميناء فى خطوط السير المنتظمة فى الفترات اللاحقة ، ففى جداول مرور السفن ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) ، كانت يافا بين المحطتين البحريتين بيروت ـ بورسعيد (٤٦) ، مثلما جاء ذكره فى خطوط سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، أو بالأحرى بعد افتتاح قناة السويس ، حيث كان ذلك فى خـــلال شهر رمضـــان ١٢٨٧ هـ / ديسمبر ١٨٧٠ (٤٧) .

ـ حيفـــا :

جاء ذكره فى وثائق الشركة العزيزية ، عند قيام (قومسيون) لجنة بالمرور على موانىء الشام لترتيب محطات بحرية ، حيث تم الاتفاق بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) مع مصطفى بك الصـــلاح أحد أهالى حيفا وبحضور (شهادة) الحاج أمين أغا مدير جمرك حيفا ، على أن يكون أولهما وكيلا للعزيزية فى الميـــاء المذكور مقابل عمـــولة ٥٪ تخصم له من اجمالى ما يقوم به فى جانب المشحونات مع التزامه بنظـم وتعليمات الشركة (٤٨) .

وكما هو واضح فان الاتفاق مع هذا الوكيـل كان يسبق زمنيـــا الاتفاق مع وكيل يافا ببضعة أشهر ، وقد تكرر فى عدة اشارات بعد ذلك، منها مكاتبة بتاريخ غرة الحجة ١٢٨٢ هـ (ابريل ١٨٦٦) (٤٩) ، وكذلك أشير اليه (حايفـــه) عند ترتيب خطوط الســـير المنتظمة للسفن بين الأستانة والاسكندرية مرورا بموانىء الشـــام بدءا من فبراير ١٨٦٦ ، ومع ذلك لم يرد ذكره فى جداول ترتيب السفن المنتظمة فى أخريات فترة العزيزية على عكس يافا ، ويرجح أنه جرت مفاضـــلة بين الميناءين مـن ناحية الايرادات فتم الغاؤه .

= ٤ جمادى آخر ١٢٨٥ هـ (أغسطس ١٨٦٨) مبلغة الى توكيل يافا .

(٤٦) ـ : محفظة وابورات متفرقات ، جداول مرور السفن بتاريخ ١٩ ، ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) .

(٤٧) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ/١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

(٤٨) دار الوثائق (ديوان معية) : محفظة تراجم دفاتر ، ملف عام ١٢٨٢ هـ ، وثيقة بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) شروط من عشرة بنود منعقدة بين القومسيون المعين من العزيزية ، ومصطفى بك الصلاح وكيلا بميناء حيفا .

(٤٩) ـ (خدمات ـ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، مكاتبة بتاريخ غرة الحجة ١٢٨٢ هـ (أبريل ١٨٦٦) من حسين شيرين ناظر العموم الى كاتب الحسابات .

- بيروت :

أولته ادارة البحرية التجارية المصرية أهمية خاصة مقارنة بالموانىء الأخرى الواقعة على سواحل (برية) (*) الشام ، ربما لتفوق مكانتـــه التجارية وارتباطه بخلفية (ظهير) اقتصادية ، أو لكثرة انتقال الشوام بينه وبين الموانىء الأخرى والنشاط المتزايد من السفن الأجنبية خاصـة الفرنسية ، أو لأنه كان يمثل الميناء الرئيسى لولاية لها استقلالها الذاتى منذ ١٨٦١ م ٠

عامة فان بدايات التعامل معه كانت في عهد اسماعيل باشا ، حيث قامت الشركة العزيزية بتعيين « المسيو كاسترو اوغلى » وكيلا لها فى بيروت ، وهو من رعايا أوستريا (**) ، وكان يعمل قبل ذلك وكيلا لشركة البواخر العثمانية ، ثم تم اســـتخدامه ضمن موظفى العزيزية عن طريق قنصليتها بالاسكندرية (٥٠) ، وكان يعاونه مجموعة من الكتبة والمساعدين من موظفى العزيزية ، وكان يطلق على هذا الوكيل أحيانا « وكيل سوريا العمومى » ٠

وتبعا لكونه من موظفى الشركة بالاضـــافة الى مكانته الادارية ، نجده فضلا عن مهامه كوكيل ملاحى كانت تكلفه ادارة الشركة بالمشاركة فى لجـان المرور البحرى المكلفة بتعيين خطوط الســير والتوكيلات ، من ذلك اشتراكه فى لجنة برئاسة مفتش الوابورات وعضـــويته مع وكيل السويس ، قامت بالمرور خـــلال رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر / ديسمبر ١٨٦٥) لتعيين الوكلاء فى قبرص ، اسـكندرية ، مرســين ، رودس ، ساقز ، مدللى (٥١) ، مثلمـــا فوض بمفرده فى اختيـــار وكيل يافا

(★) برية نسبة الى البر أى الساحل ، وكانت ترد هكذا فى معظم الوثائق ٠

(★★) يقصد بها بلاد النمسا ٠

(٥٠) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محفظة ٢٢ معية تركى ، مكاتبة رقم ٢ بتاريخ غرة ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (أكتوبر ١٨٥٨) من خورشيد باشا محافظ الاسكندرية الى المعية عن مشاجرة فى البورصة بين كاسترو أوغلى وكيل شركة البواخر العثمانيـــة وفريدريكو وكيل النمساوية ٠

- (خدمات - عزيزية) : محفظة ملخصات ، ملف توكيلات وانشاء محطات ، مكاتبة نمرة ٤٢ بتاريخ ٧ ر (ربيع ثانى) ١٢٨٥ (يولية ١٨٦٨) افادة من سعادة الباشا ناظر الداخلية الى ناظر القومبانية العزيزية ٠

(٥١) - : شروط منعقدة بين قومسيون المرور مع كل من وكلاء قبرص ٨ رجب ١٢٨٢ هـ ، اسكندرية ٩ رجب ١٢٨٢ هـ ، مرسين ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ ، رودس ١٣ رجب ١٢٨٢ هـ ، ساقز ١٤ رجب ١٢٨٢ هـ ، مدللى ١٧ رجب ١٢٨٢ هـ ٠

(سليم كسار) وتوقيع الاتفاق معه ، حسبما أشـــير الى ذلك سابقا ، كما كان يتولى توكيل الاستانة بالانابة عند قيام وكيلها بأجازة .

ويبدو أن المستر كاسترو كان ذا علاقة طيبـــة بشركات الملاحـة الأجنبية ، وقد حاول افادة العزيزية من ذلك ، لأنه أخطر ديوان العموم بتاريخ ٢٥ محرم ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) بأن ســـفن شركة فرسينى الفرنسية تنتقل بين موانىء فرنسا وايطاليـا والاسكندرية دون مرورها بالشام ، ولذا اقترح قيامه بالاتفاق مع الشركة الفرنسية بأن تنقل من ســـفن العزيزية الركاب والمشحونات المرسلة الى أوربا ، على أن تتولى العزيزية نقل ما يرد فى سفن الشركة الفرنسية من ركاب أو مشحونات لجهات الشام والاستانة وازمير ، ووافق مجلس الادارة وتمت هذه الاتفاقية البحرية بين الشركتين اعتبـارا من ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) ، وكذلك وقع اتفاقية مع وكلاء شركة بومبـــاى الانجليزية لنقل العزيزية حجاج الهند من السويس الى جده (٥٢) ، ومع ذلك فقد حدثت خلافات بين هذا الوكيل وادارة العزيزية ، لم يجد فيها تدخـــل « متصرف لواء بيروت » للترضية وقام المستر كاسترو بتسليم ما لديه من الايرادات الى « متصرف بيروت » وبلغت ٢٥٠٠٠ قرش ثم حضر بعد ذلك ــ بنـاء على مكاتبة من قنصله فى الاسكندرية ــ الى ديوان العموم حيث جرت مراجعة دفاتره وسجلاته ، وعين بدلا منه « ألفى بك » ثم « عبد القادر أفندى الدنا » من أهالى بيروت ، وكان ذلك فى أواخر ربيع الثانى ١٢٨٥ هـ (أغسطس ١٨٦٨) ، وتم تكليف ألفى بك بالاشراف على تواكيل الشام (٥٣) .

وعلى الرغم من أن الوثائق لم توضح أسباب الخلافات ، الا أنه يمكن الترجيح بأن ذلك كان مرتبطا بالحالة التى كانت قد وصلت اليها العزيزية فى تلك الفترة ، حيث كانت قد بدأت تتضـح علامات النهاية ازاء الأزمة المالية التى عانت منها فى أعقاب توســـعات مشروعاتها غير المدروسة ابان ازدهار التجارة البحرية ثم معاناتها السريعة بعد الانتكاسة

---

(٥٢) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، صورة قرار صادر من قوميته العزيزية لمرة ٦/١١ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (٣١ مايو ١٨٦٨) ، وتجدر الاشارة الى ان بعض السفن الأجنبية لم يكن لها خط ملاحى مع جدة ، كما ان الحجاج كانوا يفضلون دخول الأراضى المقدسة على سفن اسلامية ، ولعل ذلك من أسباب الاتفاق من جانب شركة بومباى على نقل حجاجها من السويس بالسفن المصرية الى جدة ، والمزيد سيتم تناوله فى الفصل اللاحق .

(٥٣) ــ : محفظة ملخصات ، مكاتبات مؤرخة ٧ ربيع الثانى ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) ، ٢٥ ربيع الثانى ١٢٨٥ هـ (أغسطس ١٨٦٨) بين متصرف لواء بيروت وناظر الشركة العزيزية .

التي أصابت نشاطها بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكيـــة ، الأمر الذى دفعها الى اجراء تخفيضات فى العمالة تارة وفى المرتبات تارة أخرى (*).

لكنه وعلى أية حال قد حاول فتح مجالات نشاط جديدة أمام سفن البحرية المصرية ، على أن توكيل بيروت استمر فى عمله بعد ذلك وكان يرد ذكره فى جداول خطوط سير سفن الشركة العزيزية ومصلحة وابورات البوســتة الخديوية (٥٤) ، وفى هذه المصلحة عاد ثانيـــة اســـم « كاسترو اوغلى » للظهور ولم يكن وكيلا ملاحيـا وانما كان من مديريها المشرفين على الخطوط الملاحية في البحر المتوسط وبحر ايجه (٥٥) .

أما بالنسبة للوكيل فقد جاء ذكر « عبد القادر أفندى » أحد أهالى بيروت وأنه كان وكيلا للشركة العزيزية فى أخـــريات عهدها ثم التمس ربان الباخرة المحروسة من المعية بتاريخ ٢٦ شعبان ١٢٨٩ هـ (٣٠ أكتوبر ١٨٧٢) تعيينه وكيلا لمصلحة الوابورات فى بيروت ، وتمت الموافقـة على ذلك (٥٦) .

ـ طرابلس (الشام) :

ورد ذكره في وثائق الشركة العزيزية فى أكثـر من اشارة ، منها كشف عن بعض التوكيلات بتاريخ ٢٠ ص (صفر) ١٢٨٥ هـ (يونيـــة ١٨٦٨) أفاد بأن الوكيل ـ دون تحديد اسمه ـ كان يعمل (بالقومسيون) بالعمولة (٥٧) ، ثم جاء ذكره ضمن المحطات البحـــرية لسفن الشركة العـاملة على خط الشـــام خـــلال شـــهر ربيـــع الأول ١٢٨٦ هـ

(*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « بالادارة العمومية » .

(٥٤) الجوائب : العدد ٥١١ بتاريخ الأحد ١٢ محرم ١٢٨٨ هـ/٢ أبريل ١٨٧١ .

(٥٥) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محفظة ٤٨ معية تركى ، ترجمة مكاتبة نمرة ٤٨/٣٧٣ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) من كاسترو اوغلى الى المعية بخصوص التماس مرور خط مباشر من الاستانة الى جدة .

ـ محفظة ٤٩ معية تركى ، ترجمة مكاتبة نمرة ٤٩/٣٠ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) من كاسترواوغلى الى المعية بخصوص التماس من أهالى سلانيك وتجارها والقناصل لاعادة مرور السفن اليهم .

(٥٦) ـ المصدر نفسه : وثيقة نمرة ١٠٤٩/٣١٥ مرفق ، بتاريخ ٢٦ شعبان ١٢٨٩ هـ (٣٠ أكتوبر ١٨٧٢) من ربان الباخرة المحروسة (قاسم) الى المعية .

(٥٧) ــــــ : محفظة مرتبات ، عهد سندات ١٢٨٠ ـ ١٢٩٠ هـ ، ملف عام الميزانية السنوية ، كشف عن توكيلات محرر من العمـــوم بتاريخ ٢٠ ص (صفر) ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) .

(يونية ١٨٦٩) (٥٨) ، كما ورد أيضا فى خطوط سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى رمضان ١٢٨٧ هـ (ديسمبر ١٨٧٠) ، واستمر كذلك الى أن صدر أمر خديوى بايقاف سفر السفن التجارية المصرية الى موانىء فى الشـــام وضمنها طرابلس ، وذلك فى ١٠ محـــرم ١٢٨٩/ ٢٠ مارس ١٨٧٢ (٥٩) ٠

ـ اللاذقيـــة :

أشير له فى وثائق العزيزية بتاريخ ٤ جمادى الثـــانى ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) ، عندما وزعت على الوكلاء تعليمات صادرة من العموم بخصوص تعاملهم مع التجار والركاب (٦٠) ، ثم فى ٢٦ ش (شعبان) ١٢٨٥ هـ (ديسمبر ١٨٦٨) عندما أوضح مجلس ادارة العزيزية للمعية بيان المســافات بالأميـــال بين التوكيلات التى تمر عليها السفن لتوزيع البريد ، وكانت اللاذقية محطة بحرية بين طرابلس والاسكندرونة ضمن خط برية الشام (٦١) ٠

كما أشير له فى وثائق مصلحة وابـورات البوســـتة الخديوية بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ (١٦ ديسمبر ١٨٧٠) حينما صرح لوكلاء البريد بارسال الصرر النقدية والأشياء الثمينة بسفن المصلحة على الموانىء التى تمر عليها وبها توكيلات ملاحية تابعة لها ضمنها اللاذقيـــة (٦٢) ، ثم اشارة أخرى فى الأمر الخديوى الصادر فى ١٠ محـرم ١٢٨٩ هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ بايقاف المرور على موانىء الشام ومنهـا اللاذقية ، وفيما عدا هذه الاشارات لايمكن الجزم باســتمراريته ، أو بمن كان يشـــغل الوكالة ٠

---

(٥٨) ـ : محفظة وابورات ٦٩ ـ ١٨٧٢ ، جداول مرور خط برية الشام ١٩ ـ ٢٦ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) ٠

(٥٩) ـ وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧/١٦ ديسمبر ١٨٧٠ ٠

ـ الجوائب : العدد ٥٧٧ الأربعاء ١٠ محرم ١٢٨٩ هـ/٢٠ مارس ١٨٧٢ ٠

(٦٠) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، ملف رقم ٦ ، قرار مجلس ادارة العزيزية بتاريخ ٤ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) ٠

(٦١) ـ (ديوان معية تركى) : محفظة رقم ٤٤ معية تركى جـ ٢ ، وثيقة رقم ٢٠٢٨٦ مرفقات ، بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) من ناظر الداخلية (رئيس العزيزية) الى المهردار ٠

(٦٢) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ/ ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ ٠

ـ الاسكندرونه : (Iskendaron) :

تم تعيين وكيله « ابراهيم زريق أفندى » بضـــمانة مدير جمـرك اسكندرونة ، وبموافقة لجنة المرور البحرية التى أرسلتها العزيزية لتحديد وتعيين محطات ووكلاء برية الشام ، وتم توقيع الاتفاق فى ٩ رجب ١٢٨٢هـ (نوفمبر ١٨٦٥) ، بأن يكون وكيلا بعمولة ٥٪ ، وقد جاء ذكر هذا الوكيل فى غرة ذى الحجة ١٢٨٢ هـ (ابريل ١٨٦٦) (٦٣) ، بينما تكرر ذكر التوكيل بعد ذلك فى ربيع الأول ١٢٨٦ هـ (يونيـــة ١٨٦٩) ، وابان مصلحة وابورات البوستة الخديوية رمضان ١٢٨٧ هـ / ديسمبر ١٨٧٠ (٦٤) ، ثم فى الأمر الخديوى السابق ذكره ، الذى صدر فى ١٠ محرم ١٢٨٩ هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ ، الذى قضى بايقاف المرور على هذا الميناء ضمن موانىء الشام ولايمكن الجزم بعودة التوكيل بعد ذلك ٠

ـ مرســـين (Marsin) :

كان لهذا التوكيل أهمية خاصة ، وذلك لأنه كان يعتبر محطة نهائية لخط السير الملاحى المنتظم المار بسواحل الشام ، وهو الذى كان يبدأ من الاسكندرية وينتهى عند مرسين ، كما أنه كان يقع على الطريق البحـــرى الاسكندرية ـ أزمير اذا ماتم مد خط الشام الى أزمير ٠

وعامة فقد وجد هذا التوكيل ابان فترة اتســـاع نشـــاط الشركة العزيزية ، حيث قام قومسيون معين من طرفهـــا بتوقيـــع اتفـــاق مع « المسيو ماركو كاسترو أوغلى » المقيـــم بميناء مرسين على أن يكون وكيلا ملاحيـــا بها نظير عمولة ٥٪ ، وتم ذلك بتـــاريخ ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ (٣٠ نوفمبر ١٨٦٥) (٦٥) ، وآشير لهذا الوكيل فى الفترات اللاحقة ،

---

(٦٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة ملخصات ، ملف عام توكيلات ومحطات ، وثيقة بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٢ (نوفمبر ١٨٦٥) شروط ما بين القومسيون المعين من طرف القومبانية العزيزية وابراهيم رزيق باسكلة اسكندرونة ٠

ـ محفظة مكاتبات ادارية ـ محرم الحجة ١٢٨٢ هـ ، مكاتبة غرة الحجة ١٢٨٢ هـ (ابريل ١٨٦٦) من حسين شيرين ناظر العموم الى كاتب الحسابات بخصوص شروط وكالات اساكل ٠

(٦٤) ـ : محفظة وابورات ٦٩ ـ ١٨٧٢ جداول سفرية الوابورات ١٩ ـ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) ٠

ـ وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة ، الجمعة ٢٣ رمضـــان ١٢٨٧ هـ/١٦ ديسمبر ١٨٧٠ ٠

(٦٥) ـ : محفظة ملخصات ، وثيقة ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ (٣٠ نوفمبر ١٨٦٥) شروط منعقدة بين قومسيون القومبانية العزيزية وبين مسيو ماركو كاسترو أوغلى وكيلا بمرسين ٠

الى أن أثيرت حوله شبهة الاختلاس بناء على شكوى من « حاجى بوركى كشر أوغلى » أحد تجار موسين فى صفر ١٢٨٥ هـ (مايو / يونيـة ١٨٦٨) ، ولكن حفظ التحقيق الذى أجراه ألفى بك (مفتش توكيل الشام) بناء على تفويض الشركة له ، واستمر هذا الوكيل فى عمله (٦٦) ، ولكنه لم يتفرغ لعمله بعد ذلك حيث عمل الى جانب وكالته الملاحية للعزيزية ، وكيلا لاحدى شركات التأمين البحرى(٦٧) ، واستمر كذلك فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، وأثيرت حوله شكاوى الأهالى ثانية فى جمادى الأولى ١٢٨٨ هـ (يوليه أغسطس ١٨١٧) ، وجـاءت أصـداؤها فى الصحف بين قادح ومادح (٦٨) ، ولكن يبدو أن الشـكاوى جاءت بنتيجة هذه المرة ، فتم الغاء التوكيل وتقرر عدم مرور سفن المصلحة على مرسـين ، وكان ينبغى تغيير الوكيل فقط مع استمرار مرور السفن ٠

ومع ذلك فلم يمضى وقت طويل حتى قدم التجار والأهالى التماسات الى « الجناب العالى » الخديوى بتاريخ ٦ رجب ١٢٨٨ هـ (سبتمبر ١٨٧١) يتلمسون فيها مرور البواخر المصرية حتى يمكنهم الاستغناء عن التعامل مع السفن الروسية والفرنسية (٦٩) ، ويبدو أنه قد استجاب لهم ، لأنه وردت اشارات بعد ذلك تفيد مرور سفن مصلحة الوابورات على مرسين ، مثلما أشير الى وجود توكيل بها فى أواخر عهد اسماعيل باشـا (٧٠) ، دون تحديد اسم الوكيل ٠

– توكيل قبرس Cyprus (*) :

اختارت الشركة العزيزية « محمد أفندى غزاوى » وكيل ملاحيا لها

---

(٦٦) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، وثيقة رقم ٥ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (٣١ مايو ١٨٦٨) قرار صادر من قوميته القومبانية العزيزية ٠

(٦٧) ـ : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، صورة قرار نمرة ٤/٣ بتاريخ ١٣ جمادى ثانى ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) ٠

(٦٨) الجوائب : العدد ٥٣٣ بتاريخ الأربعاء ١٥ جمادى الأولى ١٢٨٨ هـ/٢ اغسطس ١٨٧١ ٠

(٦٩) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ٤٨ معية تركى ، ترجمة مكاتبة نمرة ٤٨/٣٥٩ ٠ مرفق ١ بتاريخ ٦ رجب ١٢٨٨ هـ (سبتمبر ١٨٧١) من أهالى مرسين وتجارها الى الجناب العالى ٠

(٧٠) ـ : (خدمات ـ محصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/١/٣/٢٥ وارد الفروع ، رقم ٥٩ بتاريخ ٢٠ ص (صفر) ١٢٩٤ هـ (مارس ١٨٧٧) ، ص : ٢٩ ٠
– سجل م/١/٣/٢٧ وارد الفروع ، جـ ٢ ، رقم ١٠٠٨ بتاريخ ٩ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) ، ص : ١٦٨ ٠

(★) كانت ترد فى الوثائق هكذا « قبرص » أو « قبرس أطه سى » ، وقد ذكر البعض أن كتابتها قبرص خطا شائع والصواب قبرس ٠

في قبرس اعتبارا من ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) وكان من القاطنين بالجزيرة ، وضمنه مدير ميناء قبرص ، أما نسبة العمولة التى يتقاضاها فقد كانت ٥٪ بما فيها مصروفات التوكيل (٧١) ، وقد أشير لاستمراره فى عامى ١٨٦٦ ، ١٨٦٨ ، بيد أنه لم يظهر فى عام ١٨٦٩ (٧٢). ويرجع الغاؤه ابان اقدام العزيزية على ايقاف مرور سفنها على بعض المحطات البحرية وتعديل مسارها الى محطات أخرى •

ـ توكيل رودس Rhodes :

كانت توجد علاقات تاريخية تربط هذه الجزيرة بمصر منذ عهد محمد على ، ويبدو أن هذه العلاقة كانت ذات أثر فى انتقالات الأفراد لأن الوكيل الملاحى الذى اختارته الشركة العزيزية ويدعى « أحمد أفندى » كان قبل انتقاله الى رودس محاسبجى ترسانة الاسكندرية ، وقد تم توقيع الاتفاق على شغله الوكالة مع لجنة الشركة بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٢ هـ (٣ ديسمبر ١٨٦٥) نظير عمولة ٥٪ بما فيها مصروفات التوكيل ، وكان ذلك بشهادة « حسن عبده قائمقام رودس » (٧٣) •

وقد ورد ذكر هذا التوكيل بعد ذلك فى غرة شعبان ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) (٧٤) ، ولكن يبدو أن الوكيل حدث منه تقاعس فى أداء العمل أثر على ايرادات السفن المارة برودس ، حيث أشارت بعض الوثائق فى جمادى الأولى ١٢٨٦ هـ (أغسطس ١٨٩) الى أن الخسائر خلال شهرين بلغت ٢٤٢٠٦ قرشا وذلك بالنسبة للسفينة « النجيلة » التى كانت تتجه مباشرة الى رودس ، ولذلك اتخذت الشركة قرارا بأن يكون مرور السفن عليها فى الذهاب فقط ثم ألغى التوكيل ابان تحولها الى مصلحة حكومية (٧٥) ، ولكن قام الأهالى والتجار وقناصل الدول

= ـ جميل خانكى : بعض جزر البحر الأبيض تحت حكم المصريين ، مجلة الاسطول : العدد الثانى ، ابريل ١٩٥٣ •

(٧١) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة ملخصات ، ملف توكيلات ومحطات ، شروط اتفاق بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) بين قومسيون العزيزية ووكيلها فى قبرس •

(٧٢) الوقائع المصرية بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٢ هـ/٨ فبراير ١٨٦٦ •

ـ دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة ماليات وعهد وسندات ، كشف عن اماكن ومصروفات التوكيلات بتاريخ ٢٠ من (صفر) ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) •

(٧٣) ـ : محفظة ملخصات ، ملف توكيلات ومحطات ، شروط اتفاق بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) بين قومسيون العزيزية ووكيلها باسكلة رودس •

(٧٤) ـ : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ١٨٦٩/٦٨ ، قرار نمرة ٢٥ بتاريخ غرة شعبان ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) •

(٧٥) ـ : قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ٦٣ بتاريخ ٨ جمادى أولى ١٢٨٦ هـ •

الأجنبية بها بارسال التماسات الى الخديوى اسماعيل فى غرة محـــرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) (٧٦) ، ويبدو أنه قد أجيبت طلباتهم لأن اعلان سير سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية الصادر فى غرة شـعبان ١٢٩٣ هـ (٢٠ أغسطس ١٨٧٦) كانت تتضمن المرور على رودس واستمر ذلك حتى نهايات فترة البحث (٧٧) ٠

ـ قوش أطه سى :

وهى جزيرة تقع على الجانب الآسيوى فى مدخل بحـــر ايجه فى ملتقى الطريق البحرى الذى يصل رودس بجزيرة ساقز ، وكانت تبعد عن رودس بنحو ١٤٤ ميلا وعن ساقز ٦٠ ميلا (٧٨) ، وقد قررت الشركة العزيزية مرور سفنها بها استجابة للالتماسات التى جاءتهـا من أهاليها وتجارها ، وقامت باختيار « نـور أفنـدى » وكيلا لها فى قوش أطه سى بضمانة القائمقام محمـــد سالم ، وذلك نظير عمولة ٥٪ ، اعتبـــارا من ٢٥ جمادى الثانى ١٢٨٥ هـ (أكتوبر ١٨٦٨) (٧٩) ، ولكن يبدو أن هذا التوكيل لم يستمر طويلا بعد ذلكلعدم وروده فى خطوط السير ، ولوجود محطات بحرية بالقرب منه ٠

ـ توكيلات كريت Crete :

من الجزر التى كانت لها علاقة تاريخية بمصر الحديثة حين كانت تابعة لها فى عهد محمد على ضمن أملاك أخـرى بموجب معاهدة كوتاهية ٢ مايو ١٨٣٢ ، ثم عادت بعد ١٨٤٠ للدولة العثمانية ، على أن ما يهمنـا فى هذا المجال اتصالها البحرى المباشر للاسكندرية وأثر العلاقة التاريخية فى تنشيط المعاملات البحرية بينهما ، وانعكس ذلك فى الاهتمام الذى أولته ادارة البحرية التجارية المصرية بجزيرة كريت خاصـــة فى عهد

---

(٧٦) ـ : (ديوان معية سنية) : محفظة ٤٩ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ١/٤٦ بتاريخ غرة محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) من أهالى وتجار رودس وقناصل الدول بها الى الجناب العالى ٠

(٧٧) الوقائع المصرية : العدد ٦٧١ بتاريخ غرة شعبان ١٢٩٣ هـ/٢٠ اغسطس ١٨٧٦ ، ـ العدد ٧٦٧ بتاريخ ٢٤ جمادى الثانية ١٢٩٥ هـ/٣٠ يونية ١٨٧٨ ٠

(٧٨) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ٤٤ معية تركى ، جـ ٢ ، وثيقة نمرة ٢٨٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) من ناظر الداخلية (رئيس العزيزية محمد شريف باشا) الى المهردار عن مسافات محطات البريد المطلوب التوجه اليها ٠

(٧٩) ـ (خدمات ـ عزيزية) : محفظة ١٣١ سندات وكمبيالات ، شروط اتفاق وضمان بتاريخ ٢٥ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (أكتوبر ١٨٦٨) مرسلة من نور أفندى بضمانة القائمقام محمد سالم بجهة قوش اطه سى الى العزيزية ٠

اسماعيل باشا حين وجدت أعداد من السفن مكنت من مزاولة النشاط ، وقد جاء فى وثائق الشركة العزيزية أنه كان موجودا فى كريت توكيلا ملاحيا قبل محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٥٦) (٨٠) ، وفى ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ قررت الشركة تجهيز مركب كمخزن فحم لتموين السفن المصرية بما تحتاجه ، وكان هذا المركب تابعا للتوكيل (٨١) ، ويرجح أن هذا كان مرتبطا بالأحداث العسكرية التى تمت بعد ذلك ، لأن المركب كان يحقق المرونة فى التموين والامداد مثلما كان ذلك تخزينا لأكبر كمية من الفحم للسفن التجارية التى شاركت فى الأحداث الى جانب الأسطول الحربى ، وان كانت لم توجد اشارة تحدد الوكيل وهل كان من أهالى الجزيرة الثائرة أم معين من العزيزية ، غير أن الحقيقة فى سير الأحداث أكدت حسن معاملة القوات المصرية لأهالى الجزيرة بناء على سياسة الخديوى ، حتى أن الأهالى قد طالبوا بانضمامهم الى مصر (٨٢) ٠

على كل فانه يرجح أن مثل هذه العلاقة كانت وازعا على سرعة تسيير السفن التجارية المصرية الى كريت بعد انتهاء الأحداث - حيث كانت قد توقفت أثناءها - وكانت العودة أقوى من سابقها ، حيث قررت العزيزية فى ربيع الأول ١٢٨٦ هـ/يونية ١٨٦٩ مرور سفنها على ثلاثة موانىء فى ساحل كريت الشمالى (*) هى خانيا أوكانيا الى الغرب ، رتمه أو رتمو وأحيانا رسمو فى الوسط ثم العاصمة قندية أوكانديا الى الشرق (٨٣) وكانت ترتبط فى بعض الفترات بخط بحرى مباشر للاسكندرية ، ولا عجب فى ذلك لوقوع كريت على طريق اسكندرية أوربا ، ولذا استمرت بعد ذلك فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ٠

---

(٨٠) - : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦ - ١٨٦٧ ، قرار نمرة ٦٥ بتاريخ السبت ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) ٠

(٨١) نفسه : قرار نمرة ٦٧/٧٧ بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) ٠

(٨٢) د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص - ص : ٨٠ - ٩١ ٠

(★) كانت كريت مقسمة آنئذ الى خمسة متصرفيات أو سنجقيات منها ثلاثة فى الساحل الشمالى هى خانية ، ريتمو أو رسمو ، كندية أو قندية وفى الساحل الجنوبى اسفاكيا ، لاشيد أو لاشيتى ٠

- عبد الغفار محمد : الدولة العلية واليونان وولايات البلقان ، مطبعة هندية ، مصر ١٣١٣ هـ ، ص - ص : ١٩ - ٢٥ ٠

(٨٣) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، جداول مرور السفن ١٩ - ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) ٠

- الجوائب : العدد ٥٤٨ بتاريخ الأربعاء ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ/١٤ أكتوبر ١٨٧١ ٠

ـ ساقز :

كانت ميناء هاما وعاصمة لجزيرة خيوس Khios أو شيو Chios (٨٤) ، وقد جاء فى وثائق الشركة العزيزية أنه بتاريخ ١٤ رجب ١٢٨٢ هـ (٤ ديسمبر ١٨٦٥) تم توقيع اتفاق بين قومسيون منوب عن الشركة وبين اسماعيل بك حكمت على أن يكون وكيلا فى ساقز نظير عمولة ٥٪ من قيمة اجمالى ما يقوم بشحنه وتم ذلك بحضور حسين السيد قائمقام الميناء (٨٥) ، وجاء ذكر هذا الوكيل بعدئذ حين أرسل يشكو لمجلس الادارة فى جمادى الثانى ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) من منافسة وكيل شركة البواخر النمساوية الذى خفض نولون الشحن « بقصد ابطال مرور سفن القومبانية العزيزية » ، مثلما كانت شكواه من عدم انتظام مرور السفن ، ولذلك تمت موافقة مجلس الادارة بتفويضه فى اجراء تخفيضات نسبية عند حدوث المنافسة أثناء تواجد السفن فقط ، وفيما عدا ذلك يلتزم بتعريفة الشركة (٨٦) ، وقد أشارت الوثائق فى ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧٢) أى فى عهد مصلحة الوابورات الخديدية الى مرور السفن وشحنها بمنقولات بساتين من هذه الجزيرة ، واستمرت كمحطة بحرية ذات توكيل ملاحى حتى نهايات فترة الدراسة (٨٧) ٠

ـ جشمة Tchesme :

قررت ادارة العزيزية مرور السفن بها بناء على التماسات عدد من التجار والأهالى منذ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) ، وذلك بالتناوب مع ميناء ساقز لقربهما ، وفى ١٥ جمادى الثانى ١٢٨٥ هـ (أكتوبر ١٨٦٨) تم اختيار عثمان نور أفندى من أشراف قضاة جشمة وكيلا ملاحيا بها ، بضمانة صالح أفندى أحد تجارها ، وذلك نظير عمولة ٦٪ بما فيها مصروفات وخدمة التوكيل (٨٨) ، وفيما عدا ذلك لم ترد اشارة لاستمرار هذا التوكيل ابان مصلحة الوابورات الخديوية ٠

---

(٨٤) عبد الغفار محمد : مرجع سابق ، ص : ٧٩ ٠

(٨٥) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة ملخصات ، شروط اتفاق بتاريخ ١٤ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) بين قومسيون العزيزية المنوب ووكيل ساقز ٠

(٨٦) ـ : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، صورة قرار نمرة ١١/٢١ بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٥ هـ (٢٧ أكتوبر ١٨٦٨) ٠

(٨٧) ـ (ديوان معية) : محفظة ٤٨ معية تركى ، ترجمة وثيقة نمرة ٥٦١ بتاريخ ١٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧٢) من وكيل بواخر الشركة الخديوية محمد سعيد الى المعية كاتب الديوان الخديوى ٠

ـ الوقائع المصرية : العدد ٧٦١ بتاريخ ١ شعبان ١٢٩٣ هـ/٢٠ اغسطس ١٨٧٦ ٠

(٨٨) دار الوثائق (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، صورة قرار =

ـ أزمــير Azmir :

تعتبر من الموانىء التجارية الهامة ومن أكبر ثلاث مدن في (تركيا) بالاضافة الى كونها مركز ادارة الولاية ، اشتهرت بمنتجاتها من الفواكه والزيوت ، وكانت تكثر بها الجاليات الأجنبية وخاصة الأرمن ومنهم نوبار باشا (٨٩) ، أحد أهم أعضاء ادارة الشركة العزيزية وقد أنشـأت توكيلا لها في أزمير واستمر بعد ذلك في عهد مصلحة الوابورات الخديوية ، كما أنها قامت بمنح الوكيل بعض المزايا كاضافة ماهية شهرية بجانب العمولة ، ثم تعيين كتبة ومساعدين بعد ذلك ٠

أما بداية تعيين الوكيل الملاحى فقد كانت قبل ٢٠ شعبان ١٢٨٢ هـ (يناير ١٨٦٦) حيث جاء بهذا التاريخ موافقة الادارة على اضافة ماهية شهرية ٣٥ جنيها علاوة على العمولة التى يتقاضاها على مشحوناته بنسبة ٥٪ ، على أن يتحمل كافة مصروفات التوكيل من أجور كتبة أو عمالة أخرى (٩٠) ، ثم قامت الشركة بايقاف صرف الماهية الشهرية نظير تعيينها كتبة وعمالة لخدمة التوكيل على نفقتها وظلت نسبة العمولة تصرف للوكيل فقط ، وكان هذا الوكيل يدعى فرانسو اسكندر ، كما عينت « فلوكة » خاصة للانتقال بين السفن والميناء (٩١) ٠

ولما كانت العزيزية قد اضطرت الى تخفيض أعداد توكيلاتها تبعا لتقليص رحلات سفنها ابان ارتباكها فى أخريات عهدها ، لذا اضطرت الى تعديل بنود الاتفاق مع هذا الوكيل ، وأصبح اجمالى ما يتقاضاه ٦٪ من اجمالى مشحونات مرور السفن المنتظمة وليست المؤقتة (الظهورات) ، وينفق منها على ما يحتاجه التوكيل من عمالة أو مصروفات ، حيث قامت الشركة بالغاء موظفيها من التوكيل ، وتم ذلك اعتبارا من ١٥ج (جمادى الأولى) ١٢٨٥ هـ (٥ سبتمبر ١٨٦٨) (٩٢) ، وقد استمر عمل هذا

= من مجلس الادارة يوم الأحد ٤ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) ٠

ـ محفظة ١٣١ سندات وكمبيالات ، شروط اتفاق مع عثمان نور افندى وكيل جشمة بتاريخ ١٥ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (أكتوبر ١٨٦٨) ٠

(٨٩) ولد نوبار فى أزمير ٤ يناير ١٨٢٥ وكان والده وكيلا لمحمد على بها ٠ د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : عصر حككيان « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، ص ص : ٩٢ ، ٩٣ ٠

(٩٠) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، صورة قرار لمرة ٨٦/٣٢ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨٢ هـ (يناير ١٨٦٦) ٠

(٩١) ـ : قرار مجلس الادارة لمـــرة ٨٠/٤٥ بتاريخ ٢٦ رمضـــان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) ٠

(٩٢) ـ : محفظة ملخصات وتوكيلات ، شروط =

التوكيل بعد ذلك فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية حتى نهاية فترة البحث .

وتجدر الاشارة الى آن هذا الوكيل كان صاحب الاقتراح الذى وافقت عليه الادارة بعد ذلك بامكانية تقديم سلف مؤقتة للتجار نظير نسبة فائدة تشجيعا لهم على الشحن بالسفن المصرية ، فى محاولة للتغلب على منافسة السفن الأجنبية وحتى يمكن التغلب على حالة الكساد التى اعترت النشاط البحرى بعد انتهاء الحرب الأمريكية .

ـ مدللى Medlly :

من الجزر الهامة فى بحر ايجه التى استمر مرور السفن التجارية المصرية عليها طيلة عهد اسماعيل باشا ، وقد تم اختيار « المسيو جوانى از فيلرش » وكيلا ملاحيا بها فى عهد الشركة العزيزية بتاريخ ١٧ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) بناء على اتفاقه مع لجنة مرور الشركة ، وبحضور « مشير ايالة بحر سفيد » (*) ، وتم ذلك فى ميناء مدللى (٩٣) .

وفى فترة مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، أشارت المكاتبات الى استمرار مرور السفن على تلك الجزيرة ، كما أن الوكيل نفسه كان مستمرا بها (٩٤) .

ـ جنق قلعـــة :

تقع فى مدخل مضيق الدردنيل على الساحل الآسيوى ، وهى تعنى « القلعة السلطانية » وكانت تابعة لولاية « قرة سى » ، واشتهرت بوجه خاص بقدرتها العسكرية على التحكم فى مدخل الدردنيل نظرا لطبيعتها الحصينة وسط المرتفعات الجبلية ، ومع ذلك كانت لها بعض المزايا التجارية لأنها كانت من أهم مدن الولاية ، وان كانت مرافئهـــا البحرية مليئة

= اتفاق مع الخواجة فرانسو اسكندر بتاريخ ١٥ ج (جمادى الأولى) ١٢٨٥ هـ (٥ سبتمبر ١٨٦٨) .

(*) حسب التقسيم الادارى لايالات أو ولايات الدولة كانت الولاية التاسعة يطلق عليها (ايالة جزائر البحر الأبيض) (بحر سفيد) فى (الأرخبيل) وضمت جزر رودس ، ساقز ، مدللى ، لمنوس ، ومركز ادارتها رودس .

ـ عبد الغفار محمد : مرجع سابق ، ص : ٦٧ .

(٩٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة ملخصات ، ملف توكيلات ومحطات ، شروط اتفاق مع وكيل مدللى بتاريخ ١٧ ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) .

(٩٤) الوقائع المصرية : العدد ٥٤٦ بتاريخ الثلاثاء ٧ محرم ١٢٩١ هـ/٢٤ فبراير ١٨٧٤ .

بالصخور ، الأمر الذى كان يضطر السفن للانتظار ليلا (٩٥) ٠

ومن المرجح أن حالات الانتظار هذه بالاضافة الى سلطة هذا الميناء فى اعطاء أوامر الخروج والدخول للسفن أثناء الأحداث العسكرية والأزمات السياسية كانت من أهم دوافع البحرية التجارية المصرية لايجاد وكيل ملاحى لها فى « جنق قلعة » ، وهذا يفسر اختيارها الوكيل بتلك الجهة من بين ذوى الرتب البحرية العاملين بها وعينت معه أربعة أفراد آخرين ، واختارت لذلك « الصاغقول سليمان قبودان » (٩٦) ، وشرعت فى الحصول على قطعة أرض لبناء مقر للتوكيل وواجهتها بعض الصعوبات وانتهى الأمر بمنحها قطعة ميرية ، كما قامت بارسال شمندورات مجهزة لارشاد سفنها عند دخول الميناء (٩٧) ٠

ولذلك يمكن القول بأن مهام هذا التوكيل كانت تهدف أساسا الى تأمين انتقال السفن التجارية الى المحاور الأخرى الأكثر قدرة على المشاركة التجارية ، وهذا لا يعنى انتفاء قيام هذا الوكيل بالمهام التجارية ، لأنه كانت تتم بعض العمليات التجارية مع جنق قلعة حتى نهايات فترة البحث ، ومنها احضـــار أنواع معينة من الأسماك فى ١٩ ذى الحجة ١٢٩٣ هـ (يناير ١٨٧٧) (٩٨) ٠

- الاستانـــة Istanbul :

تبعا لظروف التبعية السياسية التى كانت تربـط مصر بالدولة العثمانية ، كان لابد وان تكون الاستانة محطة بحرية رئيسية للســفن التجارية التى لا يقتصر دورها على نقل التجارات فحسب وانما انتقالات

---

(٩٥) م٠ شكرى : دليل الاستانة ، مطبعة جرجى عزوزى ، اسكندرية ١٩٠٩ م ، ص ، ص : ٣ ، ٤ ٠

(٩٦) دار الوثائق القومية (خدمات – عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٨/١٨٦٩ ، كشف عن بيان ماهيات مستخدمين وفروع القومبانية العزيزية بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) ٠

(٩٧) – : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومبانية المصرية فى سياحة السفن البخارية بتاريخ ٦ ربيـع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) خاص بارســال الشمندورات ٠

: محفظة مكاتبات ادارية ٦٥ – ١٨٦٧ ، ترجمة مكاتبة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٣ (يونية ١٨٦٦) من وكيل القومبانية العزيزية بجنق قلعة الى ناظر العموم ٠

(٩٨) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص : ١٤٣٨ ، عن أمر كريم للبوستة الخديوية بتاريخ ١٩ ذى الحجة ١٢٩٣ هـ (يناير ١٨٧٧) ٠

الأفراد والبريد والأخبار ، هذا بالاضافة الى مكانة الاستانة ذاتها ، ليس لكونها عاصمة الدولة العثمانية فحسب ، وانما لأهميتها كميناء تجارى . لذلك جاءت الاشارة منذ الشركة المجيدية الى وجود ابحار سفن مصرية للأستانة ، ولكن دونما اشارة الى وجود توكيل ملاحى (٩٩) ، وفى أعقاب المجيدية تم ايقاف سفن البحر المتوسط فى ميناء الاسكندرية ، ومن ثم يرجح عدم وجود وكيل ملاحى بها .

ومع تأسيس الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ، كانت جفوة العلاقات السياسية فى أخريات عهد سعيد باشا قد انقشعت بوفاته وتولى اسماعيل باشا ، وشرعت الشركة تخطط لمشروعاتها الطموحة ، فقامت بتعيين وكيلا ملاحيا لها فى الاستانة ، وسرعان ما جاءتها منه الأخبار بأن بعض التجار يريدون توقيع اتفاق معه على نقل تجاراتهم لمدة عام أو أكثر ، ولكن لما كانت الشركة فى طور التأسيس لذا كان قرارها فى ٦ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) بأن عليه الانتظار لحين زيادة أعداد السفن (١٠٠) .

وهنا تجدر الاشارة الى أن « المستر أوبنهايم "Oppenheim" هو الذى كان يشرف على انفاقات وتجهيز توكيل الاستانة «اسلامبول» (*) ، وكانت الشركة قد أقرت فى ٧ ربيع أول ١٢٨٠ (أغسطس ١٨٦٣) ما تبقى له من حساب بلغ ١٩٢٠ ج.ك (جنيه انجليزى) بفائدة ١٪ شهريا ، ورفضت دفع مرتب له ، لوجود وكيل ملاحى وكتبة ومساعدين تم اختيارهم بمعرفته ، وعوملوا كمستخدمين وليسوا بالعمولة (١٠١) .

وقد كان أوبنهايم من مؤسسى الشركة المصرية ، وفى ذات الوقت كان له مع شركائه مصرفه المالى النشط فى الاستانة « أوبنهايم البرتى

---

(٩٩) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ٢٢ معية تركى ، ترجمة وثيقة نمرة ١١٩ بتاريخ ١٧٦ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (نوفمبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المعية .

(١٠٠) ــــــ : (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الاول ، قرار جمعية القومبانية المصرية بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (اغسطس ١٨٦٣) .

(*) كانت ترد فى غالبية الوثائق هكذا « اسلامبول » بمعنى مدينة الاسلام ، وقد عرفت قديما « القسطنطينية » نسبة الى قسطنطين الاول ، وفى عهد آل عثمان سميت « استنابول » وهى كلمة يونانية Eis Ten Polin اى « الى المدينة » ، كما سميت دار السعادة .

ـ عزيز خانكى بك : تركيا واتاتورك ، المطبعة المصرية ، مصر د.ت . ص ص : ١١٨ ، ١١٩ .

(١٠١) دار الوثائق القومية : المصدر السابق ، قرار جمعية القومبانية المصرية نمرة ١٢/١١ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (اغسطس ١٨٦٣ م) .

وشركاه "Oppenheim Alberti et Cie, الذى تاسس بها منذ عام ١٨٥٤ ، وعن طريقه نجحت الوساطة بمساعدة السفارة البريطانية فى حمل الباب العالى يناير ١٨٦٢ على الموافقة على مشروع قرض ـ تم بعد ذلك ـ لسعيد باشا (١٠٢) ، مثلما كان له فرع بالاسكندرية ٠

وهذا يعنى امتداد ظروف الفترة تاريخيا الى الشركة حتى فى حالات اختيار الوكلاء الأجانب ، فاوبنهايم كمستثمر انتشر بين هذه وتلك ، ويهمه العائد المادى ، فعلى الرغم من أن الشركة كانت تضامنية بين مؤسسيها فى البداية الا انه طالب بمرتب له رغم وجود وكيل ملاحى دون انتظار للعائد الذى يتم توزيعه على المؤسسين أو المديرين وهو أحدهم ، بيد أن دلالة اللجوء اليه فى تعيين وكيل بالأستانة لا تعكس فقط كونه أحد المديرين ، وانما حظوته فى البلاط العثمانى ٠

أما الوكيل الملاحى الذى وقع عليه الاختيار فهو « ترنو بك » ، ويبدو انه كان من الأكفاء فى عمله لأنه استمر بعد ذلك فى الشركة العزيزية ، ثم تولى ادارة عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية حتى أول أكتوبر ١٨٧٢ ثم فوض بعد ذلك فى الاشراف على ترتيب الخطوط الملاحية فى موانىء البحر المتوسط والدردنيل حتى أزمير (١٠٣) كما انتدب ترنو بك لتولى ادارة عموم المصلحة أثناء مشاركة المدير فى الحرب الروسية التركية٠ ثم تولى وكالة الأستانة طوسون معاون ناظر جمرك الاسكندرية سابقا الى ان عين مديرا لجزيرة طاشيوز بناء على أمر خديوى (١٠٤) ٠

وعامة فلم تنعكس أهمية الاستانة على اختيار وكيلها فقط وانما فى الاهتمام بتوكيلها أيضا ، وتجلت مظاهر ذلك فى زيادة حجم عمالة التوكيل ثم طبيعة المهام التى كان يقوم بها ، ففى عهد الشركة المصرية كان اجمالى المخصص للتوكيل عن سنة ١٦٧٥٠٠ قرشا ، كان بيانها كما يلى (١٠٥) :

٦٦٠٠٠ قرش ماهية الوكيل

١٢٠٠٠ قرش ماهية كاتب الحسابات

---

(١٠٢) للمزيد : جون مارلو : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٣٦ ـ ١٣٩ ٠

(١٠٣) الجوائب : العدد ٦٢٦ بتاريخ الأربعاء ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٩ هـ/٢٦ فبراير ١٨٧٣ وللمزيد راجع ما سبق تناوله عن (مدير العموم). فصل « الادارة العمومية » ٠

(١٠٤) ـ : العدد ٦٠٥ بتاريخ الأربعاء ٢٩ رجب ١٢٨٩ هـ/٢ أكتوبر ١٨٧٢ ٠

ـ امين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص : ١٠٥٤ عن دفتر ١٩٤٣ أوامر ، أمر كريم بتاريخ غرة صفر ١٢٩٠ هـ (مارس ١٨٧٣) الى المجلس الخصوصى ٠

(١٠٥) دار الوثائق (عزيزية) : المحفظة الأولى ، قرار جمعية القومبانية المصرية نمرة ١٠ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (اغسطس ١٨٦٣) ٠

١٢٠٠٠ قرش ماهية ناظر بوسطة وبضائع

٧٥٠٠ قرش ماهية مخزنجى

٤٠٠٠ قرش ماهية غفير (حارس) المخازن

٢٤٠٠٠ قرش ماهية مستخدمين أشغال التوكيل (أنفار)

١٥٠٠٠ قرش ايجار محلات المكاتب

١٥٠٠٠ قرش ايجار مخازن الفحم

وقد بلغت عمالة التوكيل فى عهد الشركة العزيزية بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥ م) ١٥ فردا (١٠٦) ، من القاطنين بالاستانة يشملون الوكيل ومأمور مشتريات لما تحتاجه السفن ثم مأمور تذاكر وكاتبى لغة فرنسية ، ومثلهما لغة تركية ، وكذلك اثنين لغة عربية بالاضافة الى صراف ومخزنجى وآخرين •

وكان ذلك يعنى زيادة حجم التوكيل تمشيا مع زيادة نشاط سفن العزيزية ومشروعاتها ، ثم تنوع معاملاته مع ذوى الجنسيات المختلفة ، وهذا يفسره اختيار كتبة لثلاث لغات ، أما تعيين مأمور مشتريات فهذا على أساس تجهيز التوكيل بما يتفق مع كونه فى محطة رئيسية لابحار السفن من جانب ، أو لانه كان يمثل محطة نهاية أو بداية الرحلة البحرية حسب حالتى الذهاب والاياب للسفن ، ولذلك لم تكن تقتصر مهام الوكيل الملاحى بالأستانة على المهام العادية كسائر توكيلات الدردنيل ومرمرة ، وانما تعدتها لاعتباره مشرفا على هذه التوكيلات (١٠٧) ، وبالنسبة لشئون السفن غدا مستودعا للامداد بالفحم ، وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى أنه كان يتم توقيع عقود (كنتراتو) مع متعهدين لتوريد الفحم ، كان أكثرهم توريدا لأطول فترة « الخواجه برسنج خلاجيان » (١٠٨) وهو الذى ضمن « فرانسو اسكندر » كوكيل ملاحى للعزيزية فى أزمير ، بما يعنى وجود علاقات قوية تربط بين بعض الوكلاء والتجار ، كما ان هذا التاجر كان من مساهمى العزيزية •

---

(١٠٦) ـــــ : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، قرار نمرة ٢ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) •

(١٠٧) ـ : قرار مجلس ادارة قومبانية عزيزية بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) ، قرار نمرة ٨٦/٣٢ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨٢ هـ (يناير ١٨٦٦) •

(١٠٨) ـ : ترجمة الكونتراتو المعمول مع الخواجة برسنج خلاجيان بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨١ هـ (يونية) ١٨٦٤ •

ولا شك فان وجود مثل هذه العلاقات كانت مفيدة لنشاط السفن ، خاصه مع محاوله الوكلاء الاستفادة منها واتباعهم سياسة الترغيب فى استخدام السفن تنفيذا لأولى بنود الاتفاق على استخدامهم كوكلاء ، وفى هذا الصدد نشير الى أن وكيل الأستانة (ترنو بك) كان ممن أجادوا ذلك ، وعلى سبيل المثال ـ فانه بالاضافة الى دوره بالنسبة للسفن التى تعمل فى خطوط سيرها بين الموانىء المصرية والأستانة ـ نجح فى الاتفاق مع « الخواجه هنرى بريست التاجر فى أوربا » بتاريخ ١٥ (جمادى أولى) ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٦ م) على قيام السفينة البخارية المحلة « بنقل مشحونات للخواجه هنرى الى أوربا ثم الاسكندرية » (١٠٩) ٠

كما ان هذا الوكيل كان أول من أقدم على تشغيل وابورات بخارية مصرية فى ملاحة تجارية خاصة بالأستانة ، وقد حدث ذلك فى أعقاب طلبه من ادارة العزيزية ارسال وابورين بخاريين من الانجرارية لتشغيلهما فى «نهر ميخاليج» بالأستانة ، وان متوسط صافى ايراداتهما نحو «٢١٢ كيسة» كل ثلاثة أشـهر ، ووافق مجلس ادارة الشركة والتمس اذن الموافقـة الخديوية فى بدايات ربيع الثانى ١٢٨٣ هـ (أغسطس ١٨٦٦ م) ، وتمت الموافقة وتشغيل الوابورين (١١٠) ، وأشادت بهما بعض صحف الأستانة ، من ذلك ما ذكرته « الوقائع المصرية » عن صحيفة « الكوكب الشرقى » التى كانت تصدر فى الأستانة ، أن مندوبيها ذهبوا لمشاهدتهما وأنهم بعـد احاطتهم بمحاسن صفاتهما كتبـوا « نقطع ونجـزم بأنهما يفوقان كافة الوابورات التى استعملت بسواحل قاعدة الحكومة (الأستانة) الى يومنا هذا ، وكل منهما قوته مائة وعشرون حصان مع متانتهما لاحكام صنعتهما واشتمالهما على الأسباب التى بها الرفاهية وراحة الركاب » ثم شكروا ادارة الشركة العزيزية (١١١) ٠

ولعل أول ما يقال تفسيرا لهذا الحدث هو وجود حالة من الرواج فى الانتقال بين الأستانة وضواحيها مع قصور أدوات النقل ، وحاول وكيل الأستانة ثم مجلس ادارة العزيزية الافادة من هذه الظروف بتشغيل هذين الوابورين ، أى أنها مهمة ملاحة تجارية محضة ٠

---

(١٠٩) : ترجمة عقد بين الخواجة هنرى بريست ووكيل الشركة العزيزية بالاستانة ٠

(١١٠) : أمر كريم ٢٨ بتاريخ ٢٩ جمادى الآخر ١٢٨٣ هـ (نوفمبر ١٨٦٦) الى ديوان الداخلية ٠

(١١١) عن الوقائع المصرية العدد ٣٨ بتاريخ ١٤ ربيع آخر ١٢٨٣ هـ/٢٦ أغسطس ١٨٦٦ ٠

ومع ذلك فان التطورات التى حـدثت بعدئذ ، تجعلنا نضـيف الى التفسير السابق ظروف علاقة الخديوى اسماعيل باشا بالأستانه ، لأن ادارة الشركة العزيزية يبدو أنها لم تقر استمرار عمل هذين الوابورين فى الأستانة ولم تتضح الأسباب ويرجع لعدم اشرافها المباشر على تشغيلهما ، لأن الوكلاء كان يتم الوقوف على سير أعمالهم من خلال حركة كل سفينة بعد تسليم مستنداتها للتوكيلات المصرية لارسالها الى ديوان العموم ومطابقة مستندات السفن والوكلاء ، أما فى هذه الحالة فالأمر برمته كان يقوم به وكيل الأستانة وتنتظر الادارة ما يرسله كل فترة زمنية ـ قد تكون شهرية أو كل ثلاثة أشهر ـ من مستندات وصافى ايرادات وأن ذلك لم يكن كافيا، أو أن صعوبات واجهتها في اقناع أفراد طاقمهما بالاستمرار لفترة زمنية طويلة نسبيا خاصة وأن هؤلاء كانوا يعملون فى الملاحه النيلية داخل مصر أى ليسبوا بعيدين عن ذويهم ـ كما انهم لم يكونوا على شاكلة أطقم السفن البحرية معتادى الرحلات الطويلة ، وليسوا كالعاملين فى سفن الخاصة الخديوية « الميرى » الذين يعاملون بنظم وقوانين الجهادية والبحرية فى الاجــازات .

على كل فقد انتهى الأمر الى تشغيل الوابورين لحساب الميرى وخصم الأقساط التى سددتها العزيزية من أثمانهما ، وجاء بالأمر الكريم الصادر بتاريخ ٢٩ جمادى ١٢٨٣ هـ (١٨٦٦ م) أنه يتم اعادة القبودانات والأنفار البحرية ، ويقوم ترلو بك بتدبير بديل عنهم بمعرفته ، ويتولى مسئولية تشغيلهما على أن تتم متابعة ذلك بمعرفة ديوان المالية فى مصر (١١٢) ، ومعنى ذلك أن هذا الوكيل عمل لحساب العزيزية بالنسبة للسفن البحرية ومشرفا على الوابورين لحساب الميرى ، أما أن يقبل الخديوى استمرار الذى لم تقبله العزيزية ، فان تفسير ذلك يرجع فى عدة أمور :

أولا : أن تلك الفترة كانت تشهد قمة التقرب الخديوى للباب العالى والسلطان ، سواء فى فترة صدور فرمان تعديل نظام الوراثة الذى صدر فى ١٢ محرم ١٢٨٣ هـ (٢٧ مايو ١٨٦٦ م) وتسوية مسالة القناة ، أو محاولة الحصول على الفرمان الذى صدر بعد ذلك فى ٥ صفر ١٢٨٤ هـ (٨ يونية ١٨٦٧ م) الخاص بلقب خديوى والمعاهدات الجمركية والتجارية، ومن غير المقبول سحب هذين الوابورين فى هذا الوقت بالذات الذى تطلب

---

(١١٢) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة وابورات ٦٩ ـ ١٨٧٢ ، مكاتبة بتاريخ ٦ ربيع الثانى/٦ يولية ١٨٧٠ من ناظر المالية اسماعيل صديق للمعية عن أقساط السفن والوابورات .

ـ : أمر كريم الى ديوان الداخلية ٢٩ جمادى الآخر ١٢٨٤/ نوفمبر ١٨٦٦ .

تقوية العلاقات ، وخاصة بعد أن وضح دور هذين الوابورين فى خـدمة الملاحة بالأستانة ٠

ثانيا : كان لاسماعيل باشا سراى فى « ميركون » (*) احدى ضواحى الشمال الغربى لبوغاز استانبول وتخدمها الملاحة الساحلية للعاصمة ، مثلما كان يوجد بها قصور الأمراء (١١٣) ، ومعنى ايجاد هذين الوابورين فى وقت شهد زيارة اسماعيل باشا للأستانة (مايو/يونية ١٨٦٦) (١١٤)، هو امكانية قيامهما بالخدمات الملاحية التى تتطلبها انتقالات الباشـا أو مرافقيه ، ومعنى ابقاؤهما ، هو لامكانية تأدية نفس الأمور مستقبلا ، علاوة على تشغيلهما التجارى فى الأوقات الأخرى ٠

ثالثا : كان وجود وابورات بخارية على درجة من التطور محققا لأهداف معنوية ترمز بالواقع العملى لسمة من سمات تطور مصر ، وهى غاية حضارية كان يهدف اسماعيل باشـا دوما لتحقيقها ، فما بالنا وأن ذلك يتم فى الأستانة ذاتها وعلى مرأى من الباب العالى وقاطنيها ٠

عامة فان تلك التحولات تفسر أسباب اهتمـام الخديوى بعد ذلك بترنو بك وتوكيـل الأستانة ، فبعد أن كان هـذا الوكيل قد تم تعيينه لحساب الشركة المصرية عن طريق أوبنهايم ، أصبح بعد ازدواجية عمله لحساب الميرى والشركة العزيزية ، تصدر بشأنه الأوامر الخديوية ، ولذلك فعندما قام باجازة مرضية الى أوربا فى منتصف ١٨٦٨ ، صدر الأمر الكريم بتاريخ ٢ (ربيع الأول) ١٢٨٥ هـ (٥ يونية ١٨٦٨ م) بالموافقة وكانت لمدة شهر ونصف ، على أن يصرف أجرها وبدلاتها بالضعف ، وعين « المستر كاسترو » وكيل العزيزية فى بيروت وكيلا للأستانة بالانابة (١١٥) ٠

(★) كذلك كانت توجد فى ميركون مقبرة السيدة زيباقادن والدة محمد على باشا ، كما انشأ بها اسماعيل باشا (مكتب ابتدائى) مدرسة عام ١٢٩١ هـ (١٨٧٤) ، أما اسم ميركون فهو نسبة الى (ميركولدر) والى (اريوان) احدى الولايات الفارسية الذى جاء الاستانة وعمل بها فى مناصب عديدة وأنعم عليه بنعم سلطانية فى هذه المنطقة ، ويقال ان اسمها كان « كيبارودى ده بيزالتين » ٠

ـ محمد صفا بك : دليل الاستانة عاصمة الخلافة العظمى ، مطبعة العدل ، استانبول. ١٣٣١ هـ ، ص ص : ٢٤٣ ، ٢٤٤ ٠

(١١٣) نفسه ، ص ، ص : ٥٧ ، ٢٤٣ ٠

(١١٤) د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص ، ص ٧٤ ، ٧٩ ٠

(١١٥) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، ترجمة أمر كريم نمرة ٣ بتاريخ ٢ رأ (ربيع أول) ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) الى شيرين باشا مدير العموم ٠

وهذا يوضح أن بعض الوكلاء قد علا شأنهم ، حتى أن مهامهم رغم انها تجارية الا أنها بدت فى بعض الأحيان جزءا من لعبة السياسة لاسماعيل باشا (*) ، وتجدر الاشارة الى أن كلا من ترنو بك وكاسترو قد رقيا بعد ذلك فى عهد مصلحة الوابورات الخديوية ، وقد سبق الحديث عن كاسترو فى توكيل بيروت وأما ترنو بك فقد تولى ادارة عموم المصلحة حتى عام ١٨٧٢ ، وكان بعد ذلك أحد الموفدين الى ايطاليا ومرسيليا لمحاولة فتح نشاط للسفن ، وأسندت له منذ فبراير ١٨٧٣ مسئولية وادارة السفن الخديوية فى خطوط سوريا وأزمير (١١٦) ، كما انتدب ثانية لتأدية مهام مدير العموم أثناء مشاركة المدير فى الحرب الروسية التركية ١٨٧٧ ، وقد أشرنا الى ذلك فى الادارة العمومية ، ونظرا لأهمية وكيل الأستانة كان يشار اليه « ناظر الوابورات الخديوية بالأستانة » (١١٧) ، اشارة أيضا الى كبر حجم ومهام التوكيل .

ونود الاشارة الى أنه على الرغم من توطد أواصر العلاقة بين مصر والأستانة ، الا أن هذه العلاقة كان يعتريها بعض الفتور تبعا للظروف السياسية وكان يمتد تأثير ذلك على عمل السفن التجارية وبالتالى الوكلاء . فعلى سبيل المثال حين اعترى الفتور العلاقات الخديوية بالباب العالى والسلطان فى أواخر عام ١٨٦٨ وحتى فرمان ١٨٦٩ ، وهى الفترة التى تخللتها الأوامر الخديوية باستبدال اللغة التركية بالعربية فى الدواوين والمصالح الحكومية ، اتخذ مجلس ادارة العزيزية أوامر مماثلة وأبلغها الى وكلاءالشركة فى سائر الموانىء (١١٨) ، كذلك حين تفاقم الفتور بعد افتتاح القناة وسريان الشائعات عن توجه أسطول عثمانى الى مصر ومحاولة عقد تحالف مصرى يونانى صربى رومانى ، اتخذت الجمعية العمومية للعزيزية قرارها فى ٣ محرم ١٢٨٧ هـ / ٣ أبريل ١٨٧٠ م بالغاء خط السفن بين الاسكندرية والأستانة ، وكانت حجتها لعدم كفاية الايرادات (١١٩) ، ولكن الأرجح تأثير الظروف السياسية ولاتخاذ الحيطة لتحركات السفن المصرية

(★) سيتم تناول المزيد فى خطوط سير السفن « الفصل السابع » .

(١١٦) الجوائب : العدد ٦٢٦ بتاريخ الأربعاء ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ/٢٦ فبراير ١٨٧٣ .

(١١٧) ـــ : العدد ٦٠٥ بتاريخ الأربعاء ٢٩ رجب ١٢٨٩ هـ/٢ أكتوبر ١٨٧٢ .

(١١٨) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ١٨٦٩/٦٨ ، قرار نمرة ٢٢/٢٥ بتاريخ غرة ن (رمضان) ١٢٨٥ هـ (ديسمبر ١٨٦٨) .

(١١٩) ـ : محفظة حجج شرعية ملف مكاتبات ادارية ٦٣ ـ ١٨٨٤ ، مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ /٤ أبريل ١٨٧٠ من محمد شريف باشا رئيس القومبانية الى وكيل المجلس عن الجمعية المنعقدة بديوان الداخلية ٢٠ الحجة ١٢٨٦ هـ .

لان هذا الخط كان مستمرا طوال فترتها السابقة دون شكوى · كما أنه فى الفترة القريبة اللاحقة اتجه نشاط السفن الى موانىء أوربية لم يكن بها وكلاء من قبل ، وعامة فلم يكن مجلس ادارة العزيزية بعيدا عن دهاليز السياسة لأنه كان يضم فيما بينه نظار على دراية بحقائق الأمور ، ولذا أعيد استئناف النشاط ثانية بعد انقشاع التوتر ابان مصلحة الوابورات الخديوية قبل فرمان ١٨٧٣ ·

— كاليبولى Callipoli :

وهى تقع على الساحل الأوربى فى مدخل الدردنيل ، وكانت ترد فى الوثائق كاليبولى أو جليبولى تارة ، وجلى بلى تارة أخرى ، ويبدو أنها كانت ميناء تجاريا هاما ، ولذلك جاءت الاشارة الى توكيلها فى وثائق الشركة المصرية فى بدايات عهد اسماعيل باشا ، وكان وكيلها معينا فى تلك البدايات ، واختير للمنصب عبد الحميد (بك) بتاريخ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أول أغسطس ١٨٦٣) (١٢٠) ، وتصرف له ماهيته مع سائر عمالة التوكيل من خزينة الشركة ، واستمر عبد الحميد بك الى أن تم ارساله بعد ذلك وكيلا فى لندن ، ومن بعده تم الاتفاق مع رئيس ميناء كليبولى « محمد سعيد أفندى » بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤ م) على أن يكون بالعمولة مع استمرار بقية أفراد التوكيل الموظفين من الشركة (١٢١) ·

وقد أشير فى الوثائق لاستمرار هذا التوكيل فى الفترات اللاحقة ابان نشاط الشركة العزيزية ومن بعدها فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية (١٢٢) ·

— قوالة Gavala * :

ولد بها محمد على باشا ، وكانت تتبع اداريا ولاية سلانيك

---

(١٢٠) دار الوثائق القومية (خدمات — عزيزية) : محفظة ملخصات ، ملف توكيلات ومحطات ، اقرار استلام عبد الحميد وكيل كليبولى بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ (اغسطس ١٨٦٣) بناء على امر مدير القومبانية المصرية ·

(١٢١) — : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومبانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ·

(١٢٢) — نفسه : كشوف محاضر الجمعية العمومية للقومبانية العزيزية بتاريخ ٢٢ — ٢٥ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) ، ص : ١٣ ·

- الوقائع المصرية : العدد ٦٧١ بتاريخ غرة شعبان المعظم ١٢٩٣ هـ/٢٠ اغسطس ١٨٧٦ ·

(*) تغير اسمها اكثر من مرة فقد كان « نيابوليس Néapolis » فى عهد الاسكندر الاكبر ، ثم خرستوليس Chirstopolis اى مدينة المسيح فى عهد الدولة البيزنطية =

العثمانية (١٢٣) ، كانت تمر بها السفن المصرية المبحرة بين سلانيك وكليبولى أو جنق قلعة ، وفى بعض الأحيان كان يوجد بينها وبين الميناءين الاخيرين محطة بحرية يقال لها « قره اعدج » ، وخلاصة ما ورد ذكر توكيل قوله (قواله) بصورة واضحة فى الشركة العزيزية ، حيث تم الاتفاق مع أحد قاطنيها ويدعى « حاجى (الحاج) أسعد أفندى » على أن يكون وكيلا بها اعتبارا من ٥ ربيع الاول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩ م) مقابل نسبة عمولة ٦٪ ، وقد تضمنت شروط الاتفاق أن تتحمل الشركة ايجار ومصروفات التوكيل بالاضافة الى ماهية كاتب وعمولة وسمسرة ٢٪ (١٢٤)، ويبدو ان مثل هذه التشجيعات التى فاقت ما كان متبعا مع التوكيلات المماثلة ، كانت احدى الوسائل التى لجأت اليها الشركة فى سبيل فتح مجالات نشاط جديدة للسفن ، ومع ذلك فقد اتجه النشاط بعد افتتاح قناة السويس وقيام مصلحة الوابورات الى تركيز الخطوط الملاحية للموانىء القائمة الأكثر أهمية فى بحر ايجه والاتجاه الى فتح خطوط ملاحية لموانىء لم يكن يتم التعامل معها من قبل ، ولذلك لم يعمر هذا التوكيل طويلا فى العزيزية أو مصلحة وابورات البوستة الخديوية (١٢٥) .

— سلانيك Selanik :

مبناء بحرى كان مركز ادارة الولاية العثمانية التى أطلق عليها الاسم ذاته « سلانيك » وكانت توردها الوثائق « سنانيك » بينما كانت قديما تيسالونيك Thessaloniki ، وهى تقع فى الساحل الأوربى ، وقد أبحرت اليها السفن المصرية مع بدايات عهد سعيد باشا قبل قيام الشركة المجيدية لاحضار أخشاب ، ولم يكن يشر فى تلك الفترة المبكرة لانتظام عمليات تجارية معها ، لان السفن التجارية التى اتجهت لهذه المهام كانت توضع بها مدافع — وحسبما أورد الأمر الكريم فى منتصف ١٢٧١ هـ

= ثم أسماها اليونانيون كابالا Kapalla وفى عهد الترك سميت قواله Cavala وفى ٢٢ مايو ١٩٣٨ قرر مجلسها البلدى اعادة اسم نيابوليس .

- عزيز خانكى : مرجع سابق ، هامش (٢) ، ص : ٣٣ .

(١٢٣) عبد الغفار محمد : مرجع سابق ، ص : ١٨ .

(١٢٤) دار الوثائق القومية (خدمات — عزيزية) : محفظة ملخصات ، ملف توكيلات ومحطات ، شروط اتفاق بتاريخ ٥ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) مع حاجى أسعد أفندى وكيل قواله .

(١٢٥) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ/ ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

(١٨٥٤ م) ـ « للمحافظة عليها من القرصان » (١٢٦) ، ويرجح أن ذلك كان مرتبطا بظروف حرب القرم آنئذ سواء بالنسبة للأخشاب اللازمة لبناء السفن ، أو تأمين ابحارها ، وتبعا للحركة الملاحية المحدودة فى البحر المتوسط التى لازمت الشركة المجيدية ، لم يرد ذكر وجود توكيل ملاحى فى سلانيك ٠

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد تزايد الاهتمام بها ، من ذلك وجود توكيل ملاحى بها ٠ وكان « الافندى أمين صندوق كمرك (جمرك) سلانيك » وكيلا للعزيزية بالعمولة حتى ٤ جمادى الثانى ١٢٨٥ هـ (٢٣ سبتمبر ١٨٦٨ م) (١٢٧) ، ومن بعده « لويجى فرنانذر » بضمانة « ديمترى باسيلى » من تجار غلوس فى ٢٦ جمادى الثانى ١٢٨٥ هـ (٥ آكتوبر ١٨٦٩) ، ونقل بعد ذلك الى غلوس فى شوال ١٢٨٦ هـ (فبراير ١٨٧٠ م) (١٢٨) ٠

كذلك أضفى وجود مناجم الفحم أهمية خاصة على سلانيك ، وقد حاولت الشركة العزيزية الافادة من ذلك ، فمنحها السلطان العثمانى امتياز باستخراجه واستغلاله فى منتصف ١٨٦٧ (١٢٩) ، وهو ما أوجد أهمية خاصة لوجود توكيل فى سلانيك ، حيث يمكنه تلبية احتياجات السفن التجارية على تلبية احتياجات البحث عن الفحم ٠

وقد قررت الجمعية العمومية ارسال لجنة ثانية للمعاينة الهندسية للمواقع ، وكانت تقارير لجنة سابقة قد أفادت أنه يمكن الحصول من هذا الامتياز على نحو ألف تونيلاطة فحم يوميا بالاضافة الى طوب أحمر يمكن بيعه وكذلك الأخشاب من الغابات المجاورة ، وقدرت تكاليف تشغيله بنحو « ٣٥٤٠٠٠ ليرى » ، وأما ايراده السنوى نحو « ٢٧٠٠٠ ليرة » ، ومع ذلك لم تجد اللجنة الأولى أو الثانية ، حيث كانت قبل هذه الانشاءات ـ رغم ما ستترتب عليها من مزايا ـ تحتاج الى سيولة نقدية فى اطار حركة

---

(١٢٦) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ٥٠٤ صادر أوامر تركى ٠ ترجمة أمر رقم ٣٤٤ منتصف ١٢٧١ هـ (١٨٥٤) ، ص : ٧ ٠

(١٢٧) ـ (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، ملف ٦ ، قرار مجلس ادارة العزيزية بتاريخ ٤ جمادى آخر ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) بخصوص سلانيك ٠

(١٢٨) ـ محفظة ملخصات ملف توكيلات ومحطات ، شروط اتفاق بتاريخ ٢٦ ج (جمادى أول) ١٢٨٥ هـ (٥ اكتوبر ١٨٦٩) بين قومسيون العزيزية ووكيلها بجهة سلانيك ٠

(١٢٩) الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يولية ١٨٦٧ ٠

رأس مال الشركة ، وهو الذى لم يتوفر (*) ، وكانت الخطوات التالية هى الانحدار صوب التصفية حتى أنه فى ٢ محرم ١٢٨٧ هـ / ٣ أبريل ١٨٧٠ م كان قرار الجمعية العمومية بالتنازل للحكومة متضمنا الغاء خط سير السفن « الاسكندرية ـ كريت ـ الأستانة » الذى يمر على سلانيك (١٣٠) ، وكان توكيلها قد ألغى من قبل ، ونقل الوكيل « لويجى فرناندز » الى غلوس منذ فبراير ١٨٧٠ ٠

ومع وجود مصلحة وابورات البوستة الخديوية عادت السفن ثانية للمرور على سلانيك اعتبارا من ١٥ رمضان ١٢٨٧هـ/٨ ديسمبر ١٨٧٠م ، وكان قد أفتتح بها مكتب للبريد وتم الاتفاق بين مصلحة البوستة (البريد) والوابورات الخديوية على نقل المراسلات وكافة أمورها الى المحطات البحرية التى بها توكيلات ومنها سلانيك (١٣١) ، غير أنه ألغى مرور السفن عليها فى أوائل ١٨٧٢ ، ولذلك قام أهالى وتجار سلانيك والقناصل الاجانب بها بتحرير التماسات أرسلت الى الخديوى اسماعيل فى ١٧ محرم ١٢٨٩هـ (مارس ١٨٧٢ م) يطلبون فيها اعادة تسيير مرور السفن اليهم (١٣٢) ، ويبدو أنه لم تتم الموافقة على مرورها بانتظام ، وذلك لعدم ورودها فى جداول السير بعد ذلك ، ومن ثم الغاء توكيلها الملاحى ، وبات أمر تعهد نقل البريد رهنا بالتعاون المشترك بين مصلحة الوابورات وشركات الملاحة الأجنبية ، ثم قيام بعض سفنها فى مأموريات غير منتظمة ، وهنا نشير الى أنه فى حالة الغاء توكيل ملاحى مع استمرار مرور السفن فى بحر ايجه ، فانه كان يتم التركيز على المحطات والتوكيلات الأخرى الأكثر أهمية تبعا للايرادات (*) ٠

(*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية ـ الوقود » وقد رأى البعض انه لم يتم استخراج الفحم لعدم صلاحيته ٠

ـ د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٤ ٠

(١٣٠) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة حجج شرعية ، مكاتبات ادارية ٦٣ ـ ١٨٨٤ ، مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ ٤ أبريل ١٨٧٠ من محمد شريف رئيس القومبانية العزيزية الى وكيل مجلس الادارة بشأن الجمعية العمومية المنعقدة فى ذى الحجة ١٢٨٦ هـ (مارس ١٨٧٠) ٠

(١٣١) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ/ ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ ٠

(١٣٢) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محفظة ٤٩ معية تركى ، مكاتبة نمرة ٤٩/٣٠ + ١ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) من كاستراوغلى الى الجناب العالى مرفق طيه عريضة أهالى وتجار سلانيك والقناصل الأجانب بها ٠

(*) سيتم تناول المزيد فى « خطوط السير الملاحية » فى الفصل السابع ٠

— غلـــوس :

من النوكيلات الملاحية التى جاء ذكرها فى أخريات الشركة العزيزية فى ذى الحجة ١٢٨٥ هـ (مارس ١٨٦٩ م) (١٣٣) ولكن يبدو أن وكيلها قد تم تغييره بعد ذلك ، حيث نقل اليها « لويجى فرناندز » فى شـــوال ١٢٨٦ هـ (فبراير ١٨٧٠ م) ، وكان ضامنه « ديمترى باسيلى » أحد تجار غلوس ، حسبما سبقت الاشارة الى ذلك .

وعلى الرغم من أن هذه الجزيرة كانت تصلها بانتظام سفن العزيزية كمحطة نهائية لخط سير يبدأ من الاسكندرية ويمر بموانىء كريت (١٣٤)، الا أنه لم يرد ذكرها ضمن رحلات سفن مصلحة الوابورات الخديوية الأمر الذى يرجح الغاء توكيلاتها ضمن بعض التوكيلات الأخرى .

— ســــيرا Thira :

وهى جزيرة بحرية كانت تمر بها السفن المصرية فى رحلتها من والى ميناء بيريه فى اليونان ، ويرجح أنها كانت نتبع حكومة اليونان لان ذكرها كان يقترن بميناء بيريه وعقد الاتفاقيات بين الحكومتين المصرية واليونانية ونظم أخيرتهما بشأن معاملة السفن ، ومن ثم فقد كانت من الموانىء التى تأثر وجود توكيل ملاحى بها بالعلاقات السياسية الى حد كبير ، وقد سبق الاشارة الى ذلك ، حيث لم يرد ذكره فى خطوط ملاحة سفن العزيزية التى عاصرت ثورة كريت وتوتر العلاقات العثمانية اليونانية .

أما بالنسبة لابحار السفن المصرية اليها ، فان ذلك قد تم بصورة منتظمة بعد افتتاح قناة السويس وقيام مصلحة الوابورات الخديوية ، وفى تلك الأثناء ، كانت قد أعيدت العلاقات السياسية بين اليونان والدولة العثمانية فى أعقاب مسألة كريت ، وكانت قد توطدت العلاقات بين الخديوى اسماعيل باشا وملك اليونان والذى كان قد دعاه لحضور احتفالات القناة أثناء مقابلته فى « كورفو » مثلما كانت قد تمت – من قبل – زيارة وفد التجار اليونانيين للخديوى فى مارس ١٨٦٧ (١٣٥) ، وغير ذلك من مظاهر التقارب .

---

(١٣٣) دار الوثائق القومية (خدمات – عزيزية) : محفظة الوابورات ١٨٦٩/٦٨ ، مكاتبة بتاريخ ٧ ذا (ذى الحجة) ١٢٨٥ هـ (مارس ١٨٦٩) من وكيل العزيزية بازمير الى وكيل عموم العزيزية بالاسكندرية عما فقد بجهة غلوس .

(١٣٤) – : محفظة الوابورات ٦٩ – ١٨٧٢ ، جداول خطوط سير السفن ١٩ – ٢٦ ربيع اول ١٢٨٦ هـ : يونية/يولية ١٨٦٩) .

(١٣٥) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٠٨ .

عامة فانه بعد افتتاح القناة بدأ اهتمام مصلحة الوابورات بمد خطوطها الملاحية الى موانىء جديدة وخاصة فى أوربا ، بالاضافة الى القرب النسبى بين سيرا وبور سعيد من جهة ، ثم سيرا ـ كريت وبيريه ـ الاسكندرية من جهة أخرى ، وهذا كان يوفر خطا ملاحيا مباشرا أو أقرب الى ذلك ، الأمر الذى جعل النشاط مع سيرا ذو أهمية خاصة .

ففى ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١ م) ، تم تاسيس خط ملاحى بين الأستانة وجدة على أن تمر السفن على سيرا ومنها الى بور سعيد، وكان الوكيل الملاحى فى سيرا هو « محمد سعيد بك » (١٣٦) وقد عمل لفترة من قبل معاونا لوكيل العزيزية فى لندن ثم وكيلا بالسويس واستمر ضمن موظفى المصلحة بعد ذلك ، وقد كان يقوم بتأدية مهام للخاصة الخديوية كاشرافه مثلا على استيراد « فسائل (شتلات) العنب » من ساقز للبساتين الخديوية (١٣٧) .

وقد استمرت مهام هذا الوكيل التجارية ، ووضح فيها النسق السياسى ، فهو الذى كان قد أرسل الى شريف باشا بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ (يوليو ١٨٧٢ م) ملتمسا عرض رأيه بضرورة عقد اتفاق مع حكومة اليونان بشأن امتياز السفن الخديوية (١٣٨) ، وتضامن معه فى نفس الطلبات بعد ذلك وكيل بيريه ، اذ كانت السفن المصرية المتنقلة بين هذين الميناءين تقوم باستيفاء اجراءات ادارية ، كان من شأنها التأثير على فترة الرحلة البحرية كاعتماد تصاريح خاصة بكل رحلة من سلطات الميناء، بالاضافة الى ما تدفعه من رسوم الميناء والفنارات مما يؤثر على صافى ايراداتها وقد تأخر توقيع الاتفاقية بناء على الرأى الخديوى ثم خاطبت المعية الخارجية للحديث مع القنصل العام اليونانى فى ٢٩ ربيع الثانى ١٢٩١هـ (يونية ١٨٧٤ م) بشأن اعفاء سفن المصلحة من تلك الرسوم ، ويتم « وضع بند مخصوص لذلك » (١٣٩) .

---

(١٣٦) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محفظة ٤٨ معية ، وثيقة نمرة ٤٨/٣٧٣ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) من كاسترو الى المعية .

(١٣٧) ـ : وثيقة نمرة ٤٨/٥٦١ بتاريخ ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ (فبراير ١٨٧٣) من وكيل بواخر الشركة الخديوية الى المعية .

(١٣٨) ـ : محفظة ٤٩ معية تركى ، ترجمة مكاتبة نمرة ٤٩/١٧٢ + ١ مرفق ، بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ (يولية ١٨٧٢) من شريف باشا الى مهردار الخديو (معية) طيه الوارد للداخلية من وكيل سيرا .

(١٣٩) ـ : دفتر ١٩٥٠ أوامر (غير رسمى) ، رقم ١٢٥ بتاريخ ٢٩ ربيع الثانى ١٢٩١ هـ (يونية ١٨٧٤) من مهردار الخديو الى الخارجية ، ص : ٣٩ .

واذا كانت هذه الاتفاقية لم تتم ، الا أن قبول مصر فى اتحاد البوستة العام فى المؤتمر الذى عقد بمدينه « برن فى أسويجرة » ٩ اكتوبر ١٨٧٤ ، قد كفل لنسفن التجارية المصرية العمل على قدم المساواة مع شركات الملاحة الأجنبية فى نقل البريد بين موانىء الدول موقعة الاتفاق وكانت من بينها اليونان ، وذلك نظير ما تم اقراره من رسوم للنقل والمراسلات (١٤٠) ، وعلى هذا الأساس أضفت هذه الخطوة اطارا من الشرعية الدولية على دخول السفن الخديوية العاملة فى نقل البريد المصرى الى الموانى اليونانية ، ويرجح ان تسمية النشاط الملاحى فى أعقاب العزيزية بمصلحة وابورات البوستة الخديوية كان ضمن الخطوات التمهيدية لمحاولة الانضمام لذلك الاتحاد العمومى أو العام للبريد ، على أن هذه السفن كانت تقوم بنقل الركاب والبضائع الى جانب البريد ، ولكن بعد تسجيل ذلك لدى القنصل اليونانى فى ميناء الشحن وتصريح رئيس ميناء الوصول فى اليونان (١٤١) ٠

أما بالنسبة لتوقيع المعاهدة الملاحية التى تكفل الاعفاء من رسوم الميناء والفنارات اليونانية ، فهذه جاءت الاشارات تؤكد عدم اتمامها عمليا ، لانه فى ١٣ (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨ م) جاءت افادة من مدير عموم مصلحة الوابورات لوكيل بيريه بالتعليمات الخاصة بدفع المتأخر سداده من الرسوم فى سيرا وبيريه وان الخديوى أمر شفاها بعقد المعاهدة(١٤٢) ، وقام الوكيل بعرض ذلك على مدير عموم بوستة اليونان الذى عرض الأمر على ناظر الداخلية ، فكان الرد فى ٢ (شعبان) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨ م) بأن نظارة الداخلية فى اليونان لم تصرح بالاعفاءات بناء على هذه المكاتبة ، وانما تتم المخابرة عن ذلك مع نظارة الخارجية ، وما يتم

---

(١٤٠) حضر المؤتمر ممثلا لمصر « موتسى بك » مدير عموم البوستة ، وكان ممثل الدولة العثمانية « يانقو الندى ماقريدى » وممثلون عن أسبانيا ـ المانيا ـ النمسا والمجر ـ البلجيك ـ الدانيمرك ـ أمريكا ـ فرنسا ـ بريطانيا ـ اليونان ـ ايطاليا ـ لكسمبورج ـ النرويج ـ روسيا ـ الفلمنك ـ البرتغال ـ رومانيا ـ الصرب ـ اسوج ـ اسويجرة ، وانتخب مندوب مصر ضمن قومسيون الاتحاد ، وتقرر ان يبدأ العمل بها من أول يوليو ١٨٧٥ ، وتجدد كل ثلاث سنوات ٠

ـ وللمزيد عن المعاهدة ونصوصها : فيليب جلاد : مرجع سابق ، المجلد الخامس ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص ـ ص : ٢٥٥ ـ ٢٧٤ ٠

(١٤١) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٧/٣/١ جـ ٢ ، رقم ٣٨ بتاريخ ٢٧ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من توكيل بيريه الى عموم المصلحة بالاسكندرية ، ص : ١٧٤ ٠

(١٤٢) ـ : رقم ٣٢ بتاريخ ١٣ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من توكيل بيريه الى العموم بالاسكندرية ، ص : ١٧٣ ٠

فى انتظار ذلك هو امساك حسابات مؤقتة بالسفن المصرية (١٤٣) ، ويرجح استمرار ذلك حتى نهاية عهد اسماعيل باشا ٠

ويكشف هذا العرض عن ثمة تردد فى توقيع اتفاقية مع اليونان ، رغم أن الخطوط الملاحية ، قد سيرتاليها عام ١٨٧١ ، وقد جاء الاسماس من وكيل سيرا فى منتصف ١٨٧٢ يرجوه عقد اتفاقية لاعفاء سفن مصلحة الوابورات مما يعوق نشاطها اداريا ويؤثر على ايراداتها ماليا ، ومع ذلك لم يتم شيء ، ويرجح أن ذلك كان مرتبطا بالحالة السياسية التى كانت عنيها علاقات الخديوى بالدولة العثمانية واليونان ، فهو كان قد قطع شوطا فى توطيد أواصرها مع ملك اليونان ، ولكن الخديوى كانت تشهد علاقاته بالسلطان والباب العالى فتورا بعد فرمان ١٨٦٩ ، ولم تكن الدولة العثمانية قد نسيت سحبه قواته من كريت ، كما كان مرحبا فى مصر بالكولونيل كورنيوس Coroneos القائد اليونانى للثورة الكريتية ، وبين نوازع الخلافات والترضية التى سادت علاقاته بالباب العالى ، قرر طرد زعماء ثورة كريت واستدعى قنصل اليونان وأبلغه بذلك وكان ذلك أحد أوجه تبرئة ساحته ، وأرسل ممثله (ابراهام) فى مارس ١٨٧٠ الى الأستانة ، ووصلتها أيضا مدرعات مصرية هدية للسلطان ، غير أنه سرعان ما انقلب الأمر اثر تزايد الأزمة عام ١٨٧١ ، حين سرت اشاعات عن توجه الأسطول العثمانى الى قناة السويس ، ورست سفنه مرات عديدة بالفعل فى السويس يناير ١٨٧١ ولكن كان ذلك أثناء توجهها الى اليمن ، وبين الشك ودسائس الساسة اشتد قلق الخديوى ، وأصدر أوامره ببدء تحصين خليج السويس والساحل الجنوبى لشبه جزيرة سيناء ، وأستبدلت اللغة التركية بالعربية فى المصالح والدواوين الحكومية ، وجاءته النصائح بعقد معاهدة دفاعية هجومية مع اليونان والصرب ورومانيا (١٤٤) غير أن هذه الظروف لم تبق للنهاية اذ سرعان ما صدر فرمان ١٠ سبتمبر ١٨٧٢ ، ٢٧ يونية ١٨٧٣ ، ولم توقع تلك المعاهدات ٠

فى تلك الأثناء تم الغاء مرور السفن التجارية المصرية بين الاسكندرية والأستانة وعطلت أعمال وكيلها مؤقتا واستؤنفت فى فترة لاحقة ، وفى نفس الوقت تم استحداث مرور السفن الى الموانيء اليونانية وعين الوكلاء ومنهم محمد سعيد بك وكيل سيرا ، غير أن ظروف التوتر والتهدئة التى سادت العلاقات المصرية العثمانية يرجح امتدادها الى الملاحة ، ومن ثم

---

(١٤٣) ـ : سجل م/١/٣/٢٨ جـ ٣ ، رقم ٤٠ بتاريخ ٢ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (اغسطس ١٨٧٨) من توكيل بيريه الى العموم بالاسكندرية ، ص : ٣ ٠

(١٤٤) د٠ أحمد عبد الرحيم : علاقات مصر بتركيا ، ص ـ ص : ١٤٥ ـ ١٦٣ ٠

بدت علامات التردد فى صدور الأوامر الخديوية شفهيا وعدم التنفيذ الفعلى تحريريا . عكس ما كانت تطلبه السلطات اليونانية من الوكيل الملاحى . ومن ثم لم تعتد بتلك الأوامر الشفوية وظلت الحالة مجرد السماح بدخول الموانىء اليونانية فى اطار الحصول على الاذن القنصلى وبما كفلته بعد ذلك اتفاقية برن فى اتحاد البوستة العام .

يضاف الى ذلك أن اسماعيل باشا على الرغم من حصوله على حق عقد المعاهدات التجارية بموجب الفرمانات وآخرها فرمان ٢٧ يونية ١٨٧٣ . الا أنه قد وجدت ظروف حدت من امكانية عقد مثل هذه المعاهدات التى تكفل التعامل بالمثل ، من ذلك انه بعد عام ١٨٧٥ شهدت السياسة المصرية فترة محفوفة بالمخاطر فالخديوى بعد آن باع حصة مصر فى أسهم القناة(١٨٧٥) ، أى لم يكن يملك عمليا عقد اتفاقيات ملاحية يترتب عليها أية اعفاءات ملاحية، لأن ذلك كان من سلطة الشركة ذاتها ، ونفس الشىء بالنسبة لرسوم ميناء الاسكندرية الذى وضع بالاضافة الى الجمارك المصرية تحت اشراف المراقبة الثنائية بعد وصول صندوق الدين العمومى ١٨٧٦ ، حيث كانت لجنة المراقبة هى المسئولة عن ذلك ، باستثناء أحواض السفن التى امتلكتها مصلحة الوابورات الخديوية فى الاسكندرية (*) ، ومن ثم حالت هذه الظروف دون توقيع الاتفاقية بعد ذلك .

أما بالنسبة لهذا الوكيل محمد سعيد بك والذى أشرنا الى آن مهامه كانت ذات صلة بالشق السياسى ، فانه بالاضافة الى ما سبق ذكره عن اهتمامه بعقد اتفاقية مع حكومة اليونان ، فان هذا الشق تبرزه عدة أمور :

أولا : لم يكن من مهام الوكيل الملاحى عقد الصفقات التجارية لحساب أشخاص ، وانما ترغيبهم فى استخدام السفن دون تدخل فى الأثمان الا بما يسمح به عمله فى تقدير أجرة « نولون » الشحن بالسفن على عكس ما قام به هذا الوكيل من الاشراف على « قسائل » شتلات العنب من ساقز وتسليمها لحسن أفندى ناظر البساتين لارسالها الى راشد بك ناظر (الجنائن) الحدائق الخديوية فى ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ (فبراير ١٨٧٣م) (١٤٥) .

(*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط » .

(١٤٥) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : محفظة ٤٨ معية تركى ، ترجمة مكاتبة رقم ٥٦١ بتاريخ ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ (فبراير ١٨٧٣) من وكيل بواخر الشركة الخديوية (محمد سعيد) الى المعية كاتب الديوان الخديوى .

ثانيا : كان المتبع فى المخاطبات الادارية هو اخطار الوكيل لمدير عموم مصلحة الوابورات بما يقوم به من أعمال وظيفية ويخطر المدير أو من يقوم مقامه جهات الاختصاص ، بينما كانت مخاطبات هذا الوكيل تتوجه فى بعض الأحيان رأسا الى المعية على غرار المكاتبة السابقة الخاصة بالعنب ، أو مكاتبته الى محمد شريف باشا بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ (يولية ١٨٧٢) (١٤٦) التى التمس فيها ضرورة عقد اتفاقية مع حكومة اليونان ، وفى تلك الأثناء كان الخديوى فى زيارة للأستانة منذ أواخر يونية ١٨٧٢ (١٤٧) ، وكان شريف باشا رئيسا للمجلس الخصوصى منذ عام ١٨٦٩ ، بالاضافة الى أنه كان يقوم مقام الخديوى أثناء غيابه أحيانا ، ووصفه البعض بالرجل الثانى بعد الخديوى (١٤٨) •

ثالثا : لم يسبق أن جاء من الوكلاء الملاحيين اقتراح بنفس هذا المستوى ، ونقصد به عقد اتفاق مع حكومة أجنبية ، وحين كان يتم ذلك الاقتراح فكان يجىء غالبا عن طريق المديرين العموميين •

ازاء ذلك يمكن القول بأن هذا الأمر لم يكن تخطيا اداريا من الوكيل لرؤسائه ، لأن تعيين الوكيل فى الخارج كان ينتقى شاغله من بين العناصر المؤهلة لذلك ، ونضيف علو مكانة الوكيل الملاحى لدى المعية أو بالأحرى الخديوى ، ومن ثم لم يعد هذا الوكيل وكيلا عاديا يعنى بشئون السفن ، وانما كان فى مثل حالتنا هذه معنيا بشئون الحكومة فى مجالاته ، ويرجح أن هذا الأمر كان من تأثير الخطوات التى أقدم عليها الخديوى لبلورة شخصيته كحاكم له مزايا استقلالية ، ومن ثم قيامه بمحاولة تعيين ممثلين تجاريين لدى الدول الأوربية (*) ، أى أصبح هذا الوكيل الملاحى وكيلا تجاريا رغم عدم ورود ذلك رسميا ، وقد تكتمل هذه الصورة مع وكيل ميناء بيريه فى اليونان أيضا •

---

(١٤٦) ـ : محفظة ٤٩ معية تركى ، ترجمة مكاتبة رقم ٤٩/١٧٢ + ١ مرفق ، بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ (يولية ١٨٧٢) من شريف باشا الى مهردار الخديوى •

(١٤٧) د• أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ١٧٢ •

(١٤٨) طلعت اسماعيل على (د) : مرجع سابق ، ص ص : ٣٥ ، ٤٤ ، ٤٥ •

(★) كان اسماعيل باشا يسعى الى تعيين قائمين بالأعمال Chargé d'Affaires لدى الدول وخاصة فى أعقاب فرمان ١٨٧٣ بحجة أنه بدونهم سيكون تحت وطأة القناصل ، ولذا طالب باصدار فرمان بهذا الشأن فى نوفمبر ١٨٧٤ ، ولم يوافق السلطان لأنه لم يكن يريد منح الخديوى امتيازات واسعة ، وحتى لا تطالب الصرب ورومانيا وغيرها بمثله ، بيد ان الخديوى كان له مندوبون فى باريس ولندن وفينا وبرلين يصغى اليهم دون اعتراف رسمى بذلك • ـ د• أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص ص : ١٨٦ ، ١٨٧ •

ـ بيريه :

تأتى أهميته من كونه ـ جغرافيا ـ منفذ بحرى مباشر لليونان ، وقد اكسبه ذلك أهمية تجارية ولذا كانت تقصده أولا السفن المتجهة فى آحد خطوطها من الاسكندرية الى الأستانة ، بيد أن انتظام المرور عليه أو تعيين وكيلا بها كان معاصرا ميناء سيرا ، مثلما كان وكيله معنيا بنفس الاجراءات والتماس توقيع اتفاقية بين الحكومتين المصرية واليونانية لازالة ما كان يعترض السفن من أمور ، وشهد نفس الظروف التى حالت دون توقيعها حتى نهاية عهد اسماعيل (*) ·

اما بالنسبة للوكيل فقد تم تعيينه فى فترة مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، التى كانت تدفع الأجور بالاضافة الى ايجار مقر التوكيل وسائر المصروفات · وكان من بين الوكلاء « أنطون بك فردريكو » وقد عين فى بدايات عام ١٨٧٦ ، واستمر الى أن رفت فى ٢١ (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨ م) وعين بدلا منه فى ذات التاريخ « أسعد أفندى مكرم » ، ولكن سرعان ما أعيد للوكالة فى ٢٩ (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨ م) ، واستمر أسعد أفندى معاونا له (١٤٩) ، وبين هذه وتلك يمكن ملاحظة عدة أمور تؤكد المكانة المتميزة التى تمتع بها هذا الوكيل لدى الحكومة والخديوى ، والتى جعلته ـ مجازا ـ وكيلا ملاحيا فوق العادة ·

كانت بداية ذلك مع توليه الوكالة مباشرة عندما قام بصرف « ١٥٦٠ قرش وكسور بقشيش الى بعض خدمة مصالح تلك الجهة مثل الجمرك والصحة والتلغراف والقنصلاتو وخلافهم » (١٥٠) ، ولم يكن ذلك متبعا أو من مهام الوكيل الملاحى ، واذا ما تم فيكون بناء على تعليمات وتصريح الادارة بذلك · ومنها عمولة السماسرة التى كانت تتم بنسبة مئوية محدودة ، كما أن اكرامياته هذه قام بمنحها لجهات مسئولة ضمنها القنصلية ، وكان ذلك بالشىء غير المألوف فى عمل الوكلاء أيضا ·

(★) عقدت اول اتفاقية جمركية بين حكومتى مصر واليونان فى ٣ مارس ١٨٨٤ ، وقد نسجت على شاكلة الاتفاقية العثمانية الفرنسية ١٨٦١ ببعض تعديلات ·

ـ للمزيد : احمد الشربينى السيد : مرجع سابق ، ص ص : ٣٨١ ، ٣٨٢ ·

(١٤٩) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٨/٣ جـ ٣ وارد الفروع ، من توكيل بيريه الى عموم المصلحة رقم ٤٧ بتاريخ ٢١ من (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨) ص : ١١٦ ، ـ رقم ٥٤ بتاريخ ٢٩ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨) ، ص : ١٢٠ ، ـ رقم ٥٦ بتاريخ ٤ ل (شوال) ١٢٩٥ هـ (أكتوبر ١٨٧٨) ص : ١٢٠ بخصوص رجوع الطون بك فريدريكو ·

(١٥٠) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ح ٣ ، ص ص : ١٥٢٢ ، ١٥٢٣ ·

على أن أكثر ما يلفت النظر ، أنه قيل دفاعا عن تلك الانفاقات بأنه فعل ذلك على غرار ما تفعله الشركات الأجنبية ، بيد أن ادارة مصلحة الوابورات لم تعتمد ذلك ، وقامت بقيده كعهدة يستأذن فيها الخديوى ، فكان الرد الذى تضمنه « الأمر الكريم » الصادر الى وابورات البوستة الخديوية بتاريخ ١١ (صفر) ١٢٩٥ هـ (١٨٧٨ م) متضمنا أنه « ما دام البك أوضح أن ذلك من الضرورى صرفه سنويا ، لذا تمت الموافقة باعتماده على ميزانية المصلحة بأثر رجعى واعتماد مبلغ مماثل لعام ١٨٧٧ » (١٥١) ٠

ليس هذا فحسب ، وانما قام أنطون بك فردريكو فى نهايات ١٨٧٨ بالاستيلاء على مبلغ ٢٢٢٩ قرشا من ايرادات التوكيل نظير مصروفات اقامته بمصر واسكندرية ، ولن نتحدث عن مخالفة هذا الاجراء للنظم الادارية لأنه تم اقرار هذا المبلغ أيضا ، وانما لكونه فى تلك المدة كان مكلفا من قبل الحكومة بمرافقة موريس باشا وكيل مصلحة الليمانات والفنارات فى مأمورية بالبحر الأحمر (١٥٢) ٠

أما بالنسبة لرفته من الوكالة فى ١٨ سبتمبر ١٨٧٨ ، فقد تمت اعادته ثانية وكيلا فى بيريه فى ٢٩ (رمضان) ١٢٩٥ هـ (٢٦ سبتمبر ١٨٧٨ م) أى بعد أقل من أسبوعين ، وقد أوضح التلغراف المرسل الى التوكيل من فردريكو باشا مفتش مصلحة الوابورات أن ذلك بناء على أمر نوبار باشا رئيس النظار (١٥٣) ٠

ازاء هذه الأمور يمكن القول بأن بعض الوكلاء كانوا ذوى حظوة لدى الحكومة ، وأن سياسة « البقشيش » اتخذت غطاء رسميا من الخديوى ، وقد يقال فى حظوة هذا الوكيل بأنه كانت توجد صلة قرابة بمفتش الصحة النمساوى « فردريكو باشا » رغم أنه قول يفتقر الى دليل ، ولكن الأرجح أن ذلك كان اتساقا مع ظروف الفترة ، اذ أن هذا المفتش بلغ من النفوذ ما يمكنه من التأثير على مدير (ناظر) المصلحة وذلك حسبما يورده البعض، فقد كان من أهم العناصر التى شجعت على استخدام الأجانب فى

---

(١٥١) نفس المرجع والصفحة ٠

(١٥٢) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٣٩/٣/١ ، رقم ٩ بتاريخ ٢٣ جنايو (يناير) ١٨٧٩ من المالية الى ناظر المصلحة ٠

(١٥٣) ـ : م/٢٨/٣/١ جـ ٣ ، رقم ٥٤ بتاريخ ٢٩ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨) ، ص : ١٣٠ ، ـ رقم ٥٦ بتاريخ ٤ ل (شوال) ١٢٩٥ هـ (أول أكتوبر ١٨٧٨) ، ص : ١٣٠ ٠

المصلحة (١٥٤) ، واتسق فى ذلك مع طبيعة الفترة التى شهدت تزايدا ملحوظا للمسئولين الأجانب ، حتى أن الوزارة التى كان يرأسها نوبار باشا كانت تضم وزيرين أجنبيين . وفى تلك الأثناء علا شأن بعض الوكلاء نظير ما كانوا يشاركون فيه من مهام حكومية .

ـــ كورفو Courfo :

كانت تصلها السفن التجارية القادمة من البحر المتوسط عبر البحر الايونى صـــوب الادرياتيك حيث مينائى تريستا وفينتزيه (فينســيا) و « كورفو » عبارة عن جزيرة تقع بالقرب من السواحل الالبانية واليونانية، ويرجح ان ذلك قد أكسبها أهمية تجارية .

أما بالنسبة لورود اسمها فى محاور نشاط السفن المصرية فقد ارتبط ذلك بافتتاح الشركة العزيزية خط ملاحى لها الى ايطاليا اثر قرار مجلس ادارتها بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩ م) ، وقد جاء فى هذا القرار ان هذا الخط يستمر ستة أشهر يتم بعدها النظر فى جدوى استمراره تبعا للايرادات (١٥٥) ، وبناء على ذلك فقد تم الاتفاق مع وكيل ملاحى بالعمولة ، ولكن لم يستمر هذا التوكيل طويلا لالغاء المرور عليه بعد ذلك لقلة الايرادات (١٥٦) .

وما دام قد جاء ذكر « كورفو » وبداية المرور اليها فى مايو ١٨٦٩ ، نشير الى أن الخديوى اسماعيل قد زار هذه الجزيرة فى نفس الفترة وقابل فيها « الملك جورج » ملك اليونان ، وقيل بانها كانت مصادفة (١٥٧) ، ولكن يمكن القول بأن اختيار هذا التوقيت بالذات لانشاء توكيل كان من دوافعه الرئيسية مواكبة تلك الزيارة .

---

(١٥٤) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ ، وللمزيد راجع ما سبق تناوله عن ظروف ونظم الاستخدام فى ادارة السفن وشئون الأفراد .

(١٥٥) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، قرار نمرة ٣٩ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) .

(١٥٦) ـ : محفظة حجج شرعية ، مكاتبات ادارية ٦١٠ ـ ١٨٨٤ ، خطاب بتاريخ ٢٨ شوال ١٢٨٦ هـ (أول فبراير ١٨٧٠) من محمد شريف باشا ناظر الداخلية الى وكيل مجلس ادارة القومبانية بخصوص وكلاء خط ايطاليا .

(١٥٧) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١١٦ ، وسيتم تناول المزيد فى خطوط السير « الفصل السابع » .

— تريستـــه Treste :

كان لتوكيلهـا نفس ظروف التوكيـل الملاحى فى كورفو اذ كانت القرارات تجمعهما معا فى نصوص واحدة وكان وكيلها بالعموله ولم يرد اسمه أو أية تفاصيل أخرى ، غير أنه لوحظ وجود ابحار مؤقت لبعض سفن اليها من مصلحة الوابورات الخديوية مايو ١٨٧٦ ، ولكنهـا كانت مؤقتة لم تستلزم تعيين وكلاء (١٥٨) ، كما تجدر الاشارة الى أنه كانت تقوم هذه المصلحة بنقل البريد المصرى اليها سواء كان ذلك بتخصيص « سفينة بوستة » أو بالاتفاق مع شركات الملاحة الأجنبية (١٥٩) .

— فينتزيه (فينسيا) :

كان لتوكيلها نفس ظروف الفترة بالنسبة للتوكيلين السابقين من حيث التشغيل المؤقت الذى انتهى بالالغاء مع كون وكيلها بالعمولة ، هذا على الرغم من أن فينتزيه (فينسيا) تعتبر وريثة البندقية ذات الشهرة العريقة فى التجارة البحرية ، ولكن يرجح أن نشـاط الشركات الملاحيـة الأجنبية وخاصة روباتينو الايطالية كانت تستحوذ على غالبية النشاط ، ومن ثم لم توجد فرص عمل مناسبة للسفن المصرية فى تلك الجهات ، حتى أنه تم تأجيل الغاء المرور عليها مؤقتا لنقل « التياترات » لزوم احتفالات الأوبرا والقناة بعد الاتفاق على ذلك مع درانيت بك مدير الأوبرا ، وألغى المرور نهـائيا اعتبـارا من ٢٨ جمـادى آخـر ١٢٨٦ هـ (٥ أكتـوبر ١٨٦٩ م) (١٦٠) ، وبقى المرور عليها رهنا بالمهام المؤقتة أو المأموريات الخاصـــة .

— أنـكونه Ancona :

من المحطات التجارية التى قررت الشركة العزيزية اختيار وكيل ملاحى بها فى شهر جمادى الأولى ١٢٨٦ هـ (أغسطس ١٨٦٩ م) (١٦١) وكان ذلك لفترة مؤقتة لم تستمر طويلا شأنها فى ذلك شأن موانىء خط ايطاليا البحـرى .

---

(١٥٨) الوقائع المصرية : العدد ٦٥٨ الخميس ٢٤ ربيع الثانى ١٢٩٣/١٨ مايو ١٨٧٦ .

(١٥٩) الجوائب : العدد ٥٨١ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٩ هـ/١٧ أبريل ١٨٧٢ .

(١٦٠) دار الوثائق القومية (خدمات — عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٧ — ١٨٦٩ ، قرار ٦٣ بتاريخ ٨ جمادى الأولى ١٢٨٦ هـ (١٧ اغسطس ١٨٦٩) .

(١٦١) نفسه .

— برنديزى (*) :

كانت له نفس ظروف موانىء الخط الايطالى ، بيد أنه وجدت بعض التفاصيل الخاصة بالوكيل الملاحى ، فقد أختير فى البداية منذ صفر ١٢٨٦ هـ (مايو ١٨٦٨ م) الخواجة فنسانولاجوسمان وكان فى نفس الوقت وكيلا لمصالح أخرى منها السكك الحديدية في برنديزى والشركة الملاحية الايطالية روباتينو وغيرها ، وقد جاء فى مكاتبة من « وكيل محافظة برنديزى » بتاريخ ٩ سبتمبر ١٨٦٩ أن هذا الوكيل لا يمكنه الانفاق على سفن الشركة ، علاوة على ما جاء فى مكاتباته مع الشركة فى ارساله تلغرافيا بمعلومات كانت خاطئة عن سفينتها الشرقية ، حيث ذكر أنها لم تبدأ رحلتها ، فى العودة الى الاسكندرية وفى انتظار تدبير احتياجات تلزمها بينما كانت قد قامت بالفعل ، وتكرار طلبه ارسال نقود كافية مع كل سفينة . ولذلك قامت الشركة بالاتفاق مع شخص آخر بدلا منه يدعى « تيودور درازنيوس » وحسبما جاء فى تعريفه « من معتبرين تجار برنديزى » على أن يعمل وكيلا بالعمولة شأنه شأن بقية وكلاء خط ايطاليا ، وكان ذلك بتاريخ ٢ جمادى الثانى ١٢٨٦ هـ (سبتمبر ١٨٦٩ م) ، وبناء على شهادة قنصل الدولة العثمانية فى نابولى (١٦٢) .

ومع ظروف الوكيلين تبرز عدة ملاحظات منها أن الوكيل الملاحى الذى يتم اختياره كان يجوز له العمل وكيلا لجهات أخرى ، ثانيا : كان يتم الاستعانة بشهادة قنصل الدولة العثمانية فى بعض الحالات وخاصة موانىء الدولة الأجنبية ، ثالثا : وهذا هو الأهم أن الاشارة الى الأمور المالية تكشف عن عدم جدوى تشغيل السفن فى هذا الميناء ، لأنه لم تكن تتوافر ايرادات تكفى لتدبير احتياجات السفن ، فى الوقت ذاته كان الوكيل بالعمولة معنيا بما يتقاضاه ، لا أن يدفع انفاقات يطالب بها الشركة بعد ذلك ، ويبدو أن عمولته لم تكن مجزية فى ضوء ما يتم شحنه ، ولذلك عامل سفن الشركة بعدم اكتراث .. ولذا تم استبدال أولهما .

وهنا نرجح أن اختيار أحد التجار وكيلا ملاحيا يكون أجدى فى مثل هذه الحالات لكلا الطرفين (الوكيل والشركة) ، وذلك لامكانية وجود معاملات تجارية بينهما من خلال استخدامه السفن فى نقل تجارته ، ومن ثم

(★) يذكر البعض أن العرب كانوا يكتبونها ابرندس وبالفرنسية برند Brindes وعند الرومانيين برنتسيون اوبرندزيوم Brintision, Brindisum

— أحمد زكى : مرجع سابق ، ص : ٧ .

(١٦٢) دار الوثائق — عزيزية : محفظة قرارات ، — قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ٨٥/٧٠ بتاريخ ٢ جمادى الثانى ١٢٨٦ هـ (٨ سبتمبر ١٨٦٩).

تغطية نسبة العمولة أو أية اتفاقات أخرى من خلال تسوية حسابات تلك المعاملات ، ولكن يبدو أن حالة تشغيل هذا الخط الملاحى لم تكن برمتها فى صالح نشاط سفن العزيزية ، اذ جاء فى مذكرة الجمعية العمومية التى قررت تصفية الشركة العزيزية وأيلولتها للحكومة بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ م ، أنه كان ضمن أسباب خسارة الشركة زيادة مصروفات سفن خط ايطـــاليا عن ايراداتهـــا ، ومن ثم قــررت الغاؤه (١٦٣) ، ولكن يبـــدو أنه أعيد ثانية فى عهـــد مصلحة الوابورات الخديوية وذلك لوجود اشارة الى اتفاق هذه المصلحة مع ســكة حــديد برنديزى على مسائل خاصة بالنولونات فيما بينها (١٦٤) ، ولكن يبدو أن الرحلات اقتصرت على برنديزى فقط ٠

— لنـــــدن :

لم يكن توكيلها على شاكلة التوكيلات الأخرى ، وانما كان ذا مهام مختلفة تنصرف فى المقام الأول الى تدبير احتياجات البحرية التجارية المصرية عامة من مصانع وورش لندن وأسواقها ، وذلك لما اشتهرت به بريطانيا (العظمى) فى عالم بناء السفن والتطور البخارى (١٦٥) ، ولذلك فعندما يتم ذكر وكيل لندن تقترن به أمور شراء السفن وأدواتها أو اصلاحاتها أو شراء الفحم والزيوت أو المتطلبـــات الأخرى ، بالاضافة لتوقيع عقود استخدام العمالة البحرية ، ومن ثم فقد كان يتم تعيين وكيلها من ذوى الخبرات المؤهلة لذلك ، وممن كانوا جديرين بالثقة فى حسن التمثيل ٠

لم يكن عجيبا أن تستهل البحرية التجارية المصرية توجهاتها فى عهد اسماعيل باشا بتعيين وكيل لها فى لندن ، لأن هذه العاصمة كان لها من النفوذ السياسى والاقتصادى ما يكفل ذلك ، وتبعا لظروف توجهات الباشا بتوقيع عقود بناء السفن فى لنـــدن زادت خصوصية تلك العلاقة ، وهو ما أشرنا اليه مرارا ٠

أما الوكيل الذى وقع عليه الاختيار فهو « الميرآلاى » عبد الحميد

---

(١٦٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى (المؤسسين) مذكرة الجمعية العمومية المنعقدة بديوان المحروسة فى يوم الثلاثاء ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ/ ٢٢ مارس ١٨٧٠ ٠

(١٦٤) ـ (ديوان معية) : محفظة ٤٧ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٤٧/٣٦٢ بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ (يولية ١٨٧٠) من ناظر الجهادية والبحرية شاهين كنج الى المعية ٠

(١٦٥) راجع ما سبق تناوله فى فصلى « ادارة البحرية التجارية المصرية » ، ولفصل « سفن البحرية التجارية المصرية » ٠

وكان رئيس ميناء الاسكندرية ثم عمل وكيلا للشركة المصرية فى سياحة السفن بالسويس لمـدة أيام ونقل الى كليبولى فى ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أول أغسطس ١٨٦٣ م) وكان « مرتبـه الشهرى حسب رتبته خمسة آلاف قرش » (١٦٦) ، ثم قـررت جمعية مؤسسى الشركة العزيزية فى ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (٢٤ مايو ١٨٦٤) تعيين وكيلا لها فى « بحر برا ٠٠ بانجلترا وتكون اقامته بلوندرة (*) ، التى هي رأس الحكومة ، أو الجهات التي يقتضى الحال اقامته بها فى جهات انجلترا ٠٠ » (١٦٧) ٠

ومع هذا التعيين وفى نفس القرار نطالع النص صراحة على أنه ليس وكيل الشركة العزيزية فقط ، وانما الحكومة المصرية ، وان كان يشار اليـه على أنه وكيـل الشـركة العزيزية المصـرية فى انجلتـرا Agent in England to company Azeezeah Mussriah ، وقامـت الشركة بارسال نسخة من القرار لكل من ناظر الخارجية ، ناظر المالية ، ناظر الواردات ، وجاء فى تذييل القرار الى ثلاثتهم « ليكون معلوما بطرفهم مأمورية البك المومىء اليه لأجرى ما يلزم نحو لزومات الميرى » (١٦٨) ٠

معنى ذلك أنه وجد تطور جوهرى فى مهام ومكانة الوكيل ، فهو على الرغم من مزاولة مهامه تحت عنوان ومسمى الشركة العزيزية ، فانه كان وكيلا للحكومة المصرية أيضا ، ولم يكن عجيبا صدور قرار ادارى هكذا عن مجلس ادارة الشركة الذي كان يضم عناصر بارزة من نظار الحكومة وكبار المسئولين فى المعية ، وأبرز هذا النص مدى التلازم الذى وجد بين نشاط الشركة وتوجهات الحكومة ، فالتوجه الى بريطانيا كان من أهم سياسات اسماعيل باشا فى تلك الفترة المبكرة ، وهى التى اتجهت اليها غالبية عقود توريد السفن ، وكان ذلك جزءا من لعبة التوازن السياسى ، وكان تعيين مندوبين تجـاريين بالخارج أيضا من أهم طموحات الباشا ، وازاء السياق الذى تم ذكره ، كان عبد الحميد بك أو بالأحرى بعض وكلاء البحرية التجارية المصرية من أهم أولئك المندوبين ٠

---

(١٦٦) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة ملخصات ، ملف عام توكيلات ومحطات ، مكاتبة بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ (اغسطس ١٨٦٣) من عبد الحميد وكيل قومبانية مصرية فى كليبولى الى مدير العموم ٠

(*) هكذا كانت تكتب احيانا ولعلها تعبيرا عن الفرنسية ٠

(١٦٧) ـ المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية نمرة ٣٣ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) ، المادة الأولى والثانية ٠

(١٦٨) نفسه ، البند الثالث ، التذييل ٠

وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى أمرين :

أولا : جاء فى سياق القرار ذاته ما يتفق مع ما ذهبنا اليه وذلك بالنص على أن البك المذكور عليه مراعاة « مزيد من الدقة فى تحديد المشتريات وكافة ما يتعلق بها ، وكافة ما يلزم للقومبانية وللحكومة المصرية من مهمات وفحومات وأصناف الميرى ٠٠ وترسل اليه القوائم المطلوبة » ٠

أما بالنسبة لسكنه وانتقاله فقد أشير أيضا الى استئجار مكتب مستقل وفى أعلاه أماكن الاقامة له وللكاتب العربى (الذى بمعيته) ، وتتحمل الشركة الايجار بجانب انتقالاته فى السكك الحديدية (١٦٩) ٠

الأمر الثانى : أن الكاتب العربى الذى كان يرافقه هو محمد سعيد (بك) ، وقد تمرس فى العمل بهذا التوكيل ذى المهام والظروف المتميزة ، وقد تم اختيار هذا الكاتب وكيلا ملاحيا فى « سيرا اليونانية » بعد ذلك ، ومن سياق تناولنا لمهامه التى كانت هى الأخرى خاصة بالبحرية التجارية والمعية ، يمكن القول بأنه كان أيضا مندوبا تجاريا للحكومة بجانب كونه وكيلا ملاحيا ، وهذا يقودنا بالتالى الى اعتبار وكلاء آخرين كذلك ، وخاصة من الذين كان يتم ترشيحهم من البحرية التجارية واستخدامهم كعاملين بها ، وممن كانوا ذوى علاقة خاصة بالمعية ، ومنهم وكيل بيريه ووكيل الأستانة ٠

ونعود الى وكيل لندن عبد الحميد بك فقد منح علاوة قدرها ١٠٠٠ قرش فى ٢ محرم ١٢٨١ هـ (٨ يونية ١٨٦٤ م) ليصل مرتبه الى ٦٠٠٠ قرش ، ولكنه التمس الزيادة لمواجهته ظروف المعيشة فى لندن ، فأضيفت له علاوة ٢٠٠٠ قرش أخرى فى ٧ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤ م) ليصبح المرتب الشهرى ٨٠٠٠ قرش (١٧٠) ، عدا ما تتحمله الشركة من أجرة انتقالاته بالسكك الحديدية البريطانية وايجار مقر التوكيل ، وقد عاونه بجانب الكاتب عربى ، اثنان آخران أحدهما للغة الانجليزية والثانى للفرنسية ٠

---

(١٦٩) نفسه ، البند الثالث ، الرابع ، الحادى عشر ، وأما المقر فقد تم استئجاره من الخواجة هانز وشركاه فى لندن اعتبارا من أول اغسطس ١٨٦٤ ، وكان ايجاره السنوى ٩٠ ليرة ، ويدفع الايجار مقدما عن كل ثلاثة أشهر ٠

— : محفظة مكاتبات ادارية محرم — ذى الحجة ١٢٨١ هـ (٦٣ — ١٨٦٥) ترجمة مكاتبة بين عبد الحميد بك وكيل القومبانية العزيزية والخواجة هانز وشركاه بلندن ، ورد للعموم بتاريخ ٢٧ سبتمبر ١٨٦٤ ٠

(١٧٠) دار الوثائق القومية (خدمات — عزيزية) : المحفظة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦١٣١ بالدار ، نمرة ٥٠/٣٧ فى ٧ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار بجمعية مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية ٠

وبامعان النظـر يتبين لنا زيادة مرتبه ٣٠٠٠ قرش فى أقل من شهرين ، وهذا يوضح السمة التى لازمت الشركة فى تلك الفترة ازاء طفرة النشاط الكبير للسفن وأرباح التجـارة البحرية ، ولكنها توضح المكانة الكبير التى كانت توليها لوكيلها فى لندن ٠

أما عن تفاصيل ما قام به ، فقد كان من أهمها قيامه بشراء السفن البخارية والصنادل والوابورات وملحقاتها من الشركات البريطانية ، وشراء الفحـم من كبار تجـارها ، والاشراف على تصـنيع بعض الآلات والأدوات البخـارية ، وتدبير ما تحتـاجه البحـرية التجـارية المصرية من العمـالة الانجليـزية بالاضـافة الى الملبـوسات الصـوف الخاصـة بالعساكر وغير ذلـك (١٧١) ٠

ـ ليفـربول :

ازاء تطور التجارة البحرية مع انجلترا تم تعيين « الخواجه لورويك اوريا الموظف بتفتيش البوستة المصرية » معاونا لوكيل لندن عبد الحميد بك فى جهة ليفربول بماهية شهرى ٣٠٠٠ قرش وكان ذلك اعتبارا من ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (٦ يونية ١٨٦٥ م) (١٧٢) ، وقد بدا هذا كتوكيل فرعى ، وبدا عبد الحميد بك مسئولا عن كافة الأمور التجارية فى انجلترا ، وكان لتوكيل ليفربول أهمية خاصة ازاء بروز مكانته كميناء تجارى هام ولقربه النسبى من مصانع مانشستر ، ولذلك كانت مهامه ملاحية فى المقام الأول وتتمثـل فى استقبال السفن المصرية التى يتم التعاقد معهـا لنقل القطن والقمح والتجـارات الأخرى ، والقيام على شئونها وتدبير شحنها عند العودة (١٧٣) ٠

ولما كانت الشركة العزيزية قد عانت فى أخرياتها من سوء الحالة المالية ، لذا تم الغاء وكالة عبد الحميد بك فى لندن اعتبارا من ١٩ جمادى الأول ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨م) وقررت عودته بالأوراق والدفاتر(١٧٤)،

---

(١٧١) ـ : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٣ ـ ١٨٦٧ ، ـ قرار نمرة ٥٥ بتاريخ ٢٢ ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) ، ـ قرار نمرة ٧/١٦ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) ٠

(١٧٢) ـ : قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ٦٨/٦٧ بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) ٠

(١٧٣) نفسه : قرار تاجير وابورات من العزيزية لنقل قطن وقمح الى ليفربول ٠

(١٧٤) ـ : (خدمات ـ عزيزية) : محفظة ملخصات ، توكيلات ومحطات ، ترجمة مكاتبة بتاريخ ١٩ جمادى الأول ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) من مدير العموم الى عبد الحميد بك وكيل القومبانية بلوندرة بناء على قرار المجلس بتاريخه ٠

ومن المفارقات أن الذى أصبح مسئولا عن مهامه فى لندن هو « لورويك لوزيا » مرءوسه فى ليفربول من قبل ، وكانت العزيزية قد اتخذت قرارها فى هذا الشأن بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨ م) (١٧٥) ٠

واذا كانت ثمة دلالة لهذا القرار ، فانه كان مؤشرا لما انتهت اليه الشركة وشهده النشاط مع قيام مصلحة وابورات البوستة ازاء الاتجاه للاستعانة بالأجانب أكثر من ذى قبل ، وكان من أسباب ذلك زيادة مرتبات المصريين عن أقرانهم الأجانب ، وهو الذى لم يقتصر على قادة السفن آنئذ وانما امتدت آثاره فى حالتنا هذه الى الوكلاء أيضا ٠

وفى هذا العرض يكون قد تم تناول توكيلات خطوط السفن المصرية فى موانىء البحر المتوسط وما يتصل به من بحار ويلاحظ وجود كثافة نسبية لأعدادها ، وذلك نتيجة وجود الكثافة العمرانية والتطور الحضارى فى تلك السواحل ، وازدهار التجارة البحرية بينها وبين مصر (١٧٦) ، مع ملاحظة وجود بعض جهات ورد ذكرها فى الوثائق ومنها جزيرة لمنوس ـ وارنة ـ خوجه بك ـ قرة أغاج ـ أسبالونقة وبعض الجهات الأخرى ، ومع ذلك لم نفرد لها مبحثا فى هذا العرض وذلك لعدم وجود اشارات صريحة بوجود توكيلات فى بعضها ، وابحار السفن لفترات قصيرة نسبيا لبعضها الآخر ، ونفس الشىء بالنسبة لمرسيليا وبرشلونة وطنجة ٠

ومما يمكن ملاحظته من العرض السابق ، أن التوكيلات قد كانت غالبيتها فى الموانىء العثمانية ؛ وفى ولايات لها استقلالها الذاتى كبيروت (لبنان) وساموس ، واما موانىء الولايات التى ليس لها مثل هذه الاستقلالية ، وكان ذلك من أثر التبعية السياسية للدولة صاحبة السيادة، ليس من مجال الخضوع فقط ، وانما كان ذلك بطبيعته يدعم الرضى العثمانى لوجود سفن مصرية تشارك مع السفن الأجنبية فى النشاط دون انفراد الأخيرة به ـ ومن منطلق المزايا حيث كانت تحكم أطر معاملاتهم القوانين الشاهانية التى تتبع فى مصر ـ كما أن فرصة حصولهم على احتياجاتهم أيسر حالا فى هذه الموانىء ومنها الاعفاءات الجمركية لمهام وأدوات السفن حسب فرمانات (التأسيس) ، بالاضافة الى امكانية حصولهم على مقار التوكيلات والمخازن مجانا من الميرى العثمانى حسب امتيازات الفرمانات أيضا ، ولذلك نلاحظ تفوق أعداد الذين تم الاتفاق معهم كوكلاء من الأهالى

---

(١٧٥) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، قرار نمرة ٤٥ (٣٦٢٢٧ بالدار) بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) ٠

(١٧٦) راجع ما سبق تناوله فى « ادارة السفن » ٠

والتجاز ، اذ كانوا مثلهم مثل المصريين فى عداد العثمانيين سواء كانوا أصليين أو من ذوى الرعوية ٠

أما على صعيد الأثر والدلالات ، فقد كان وجود توكيل مصرى يرفع (سنجق) راية المشروع الذى يمثله يعنى وجـود نقطة مضيئة أو رمز حضارى يقف جنبا الى جنب مع المكاتب الأجنبية وهذا فى سائر التوكيلات ، ويمتد نفس الأثر الى أنهم كانوا بما يقومون به من توطيد العلاقة بأهالى وتجار مناطقهم يعملون بطريقة غير مباشرة على توطيد العلاقات المصرية بتلك الفئات الشعبية ، وقد وضح أثر ذلك فى ورود التلغرافات والالتماسات للجناب العالى (الخديوى) اذا ما عطل أو أوقف مرور السفن ٠

وفى الجوانب الاقتصادية فقد كان ذلك أهم واجباتهم لأنهم كانوا الركائز الأساسية لتدبير مشـحونات السفن ، وبرزت أهميتهم فى هذه السواحل خاصة ازاء كثافة عمل شركات الملاحة الأجنبية ، وقد ساعدهم على نجاحهم فى ذلك حسن عـلاقاتهم ووجـود العاطفة الشعبية المصرية العثمانية بالاضافة الى بعض التيسيرات كتخفيض النولون أو تقديم قروض للتجـار ، ومع ذلك فلا يمكن القول بتفوق حجم منقولات السفن المصرية عن الأجنبية ، ولكن لم يكن الوكلاء بمفردهم مسئولين عن ذلك ، اذ كانت هناك ظروف أقوى تتمثل فى تفوق حجم معاملات الدول الأجنبية مع كافة الموانىء العثمانية سواء فى مصر أو بقية الولايات ، ونفس الشىء بين تلك الدول وبعضها البعض ، وكانت لهم سفنهم ولديهم توكيلاتهم ، الأمر الذى جعل النجاح المصرى نسبيا يتفوق فى جانب ويخفق فى جانب آخر ٠

وعلى الرغم من الطبيعة التجارية للتوكيلات ، الا أنها بدت فى بعض الأحيان جزءا من السياسة فقد كانت تنشأ وتستمر أو تلغى تبعا للحالة السياسية (اليونان ــ كريت) ، مثلما كان بعض الوكلاء ذوى صفة ازاء تطور مكانتهم لدى الخديوى وبروزهم كمندوبين تجاريين للحكومة (لندن ــ سـيرا) ، وعامة فقد بدت بعض التوكيلات ذات أهمية فى اكمـال حلقات الطموح المصرى ليس على صعيد الشركات الملاحية ومشروعاتها فحسب ، وانما الخديوى ذاته ، وهو ما شهدناه على سبيل المثال فى الأستانة ، وقد تتضح هذه الصورة بتناولنا توكيلات سواحل البحر الأحمر ، بما تضيفه من أبعاد أخرى لمهام الوكلاء ٠

ثانيا : توكيلات سواحل البحر الأحمر :ــ

كانت هذه التوكيلات تبدأ من السويس وامتدت الى السواحل الحجازية واليمنية والسودانية وعلى هذا الأساس بدت كنقاط ملاحية هامة تؤدى

أعمالها في اطار خدمة النشاط المصرى فى البحر الأحمر ، وكانت تلك التوكيلات كما يلي :

— السويس :

تبعا لما سبقت اليه الاشارة عن أهمية السويس فى ظروف قيام النشاط البحرى ، بدت أهمية وجود توكيل ملاحى بها يقوم على شئون السفن باعتباره محطة بداية لنشاط السفن المصرية فى البحر الأحمر ونافذة هامة من منافذ التجارة البحرية نظرا لارتباطه بالظهير في مصر عبر شبكات الطرق والسكك الحديدية ، وعلى صعيد ابحار الرحلات البحرية فقد بدا كتوكيل يلبى احتياجات السفن وبما يفى بأغراض الحكومة ومهامها المختلفة فى البحر الأحمر من محمل الحج الى المهام السياسية التى كانت تقوم بها السفن التجارية ، وبين هذه وتلك اجراءات النقل للبضائع والركاب والعساكر بالاضافة الى تدبير شئون أفراد وأطقم السفن وسكنى عائلات الأفراد والحجاج ومآكلهم ومشربهم وغير ذلك من المهام ٠

وقد برز الاهتمام بأمور السفن في السويس منذ الارهاصات الأولى فى عهد محمد سعيد باشا مع قيام شركة وابورات البحر الأحمر أو وابورات السويس واستمر كذلك طيلة فترة الدراسة ، وعبر تلك الفترة تباينت مهام الوكيل فى كل فترة تبعا لكثافة وحجم نشاط السفن التجارية ومتطلباتها ونوعيات المهام ، وفى مطلع عهد محمد سعيد باشا صدرت أوامره منذ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ (أكتوبر ١٨٥٦ م) الى محافظ السويس بشأن متابعة مصاريف ونظم سير السفن بين مصر وجدة (١٧٧) ٠

ولما كان هذا الأمر قد صدر فى الارهاصة الأولى وعلى هذه الصورة ، من ثم يمكن القول بأن أعمال السويس لم تكن قائمة بمعزل عن الحكومة ، وانما من خلال اشراف ممثلها « محافظ السويس » ، ومع قيام الشركة المجيدية كان من الضرورى وجود وكيل ملاحى يمثلها خاصة في ظل وجود منافسة من شركات الملاحة الانجليزية ، ومنذئذ يتم تناولنا للوكلاء الذين تم استخدامهم وظروف كل منهم ، على أن هناك ملاحظة ينبغى الاشارة اليها ، وهى أن وكلاء السويس كانوا دوما معينين ولم يكونوا بالعمولة ، كما كان يطلق على السويس « توكيل مخصوص » تمييزا لمكانته وأهميته ٠

ففى عهد الشركة المجيدية وقبل حدوث التعريب كان وكيل السويس شخصا أجنبيا يدعى « داسى » واستمر حتى منتصف ١٨٥٩ ، وتكشف

---

(١٧٧) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٨٨٨ أوامر عربى ، أمر كريم رقم ٨ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ (أكتوبر ١٨٥٦) الى محافظ السويس ، ص : ٢٨ ٠

الوثائق عن أنه كان معنيا بأمور ملاحية أخرى بجانب عمله بالتوكيل ، وقام أثناء ذلك بشراء مستلزمات وأصناف مختلفة من الشركة الانجليزية P & O بلغت أثمانها ٧ بنسات و٣ شلنات و١٣٣ جنيها انجليزيا ، وذلك لحسابه الخاص ، ولم يقم بدفع قيمتها ، ويبدو أنه كان يجرى تلك الأمور الخاصة بصفته وكيلا للمجيدية ، أو أنه ترك العمل بها ، أو اضطرت الشركة الى رفته وورثت عنه تلك الديون التى لم يجد فيها الدفاع بانها خاصة بالوكيل وليس الشركة ، ولم يكن منها فى النهاية سوى الرضوخ ودفع القيمة للشركة الانجليزية P & O فى ١٠ يولية ١٨٦١ (١٧٨) ، لتسجل هذه الواقعة نموذجا لما ساء الادارة الأجنبية آنئذ ، اذ كان مديرها أثناء تولية هذا الوكيل « ادوار ديرفيو » ، وليعيد هذا النموذج الى الأذهان ذكرى نهب أموال مصر من الانتهازيين الأجانب ، ويضيف سببا لخسائر المجيدية ٠

على كل فقد تولى الوكالة من بعده شخص آخر من المصريين هو « حسن أفندى السعران » ولكن سرعان ما تم تغييره هو الأخر وحل بدلا منه بتاريخ ٢ (صفر) ١٢٧٦ هـ (٣١ أغسطس ١٨٥٩ م) « حسن قبودان أحد مستخدمى مجلس الاسكندرية الملغى) (١٧٩) ، وقد استمر عمله قرابة العامين وشهد نشاطا ملحوظا منه الاشراف على نقل قوات عثمانية الى البحر الأحمر ، وتهيئة سفن لكبار الزوار المسلمين أثناء موسم الحج وان كان قد تعرض لبعض المشاكل مع « ميرزا على خان من الذوات الايرانية » (وزير) ، وعلى أثرها « باشه شهبندرية ايران بالمحروسة » (*) وذلك للاختلاف مع الوزير والحجاج على بيان الدرجات وتفاصيل أجرة الركوب ، بالاضافة الى اذنه بسفر بعض العسكريين الفرنسيين بنصف الأجرة أسوة بالعساكر الشاهانية ، وكان هذا مخالفا لنصوص الفرمان التى قصرت ذلك على العثمانيين والمصريين بطبيعة الحال ، وكانت هذه الأحداث فى ذى القعدة ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١ م) (١٨٠) ٠

---

(١٧٨) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٩ ، بدون رقم بتاريخ ١٠ يولية ١٨٦١ من المدير الى الخواجة وست وكيل القومبانية الشرقية ، ص : ٢٤١ ٠

ـ سجل م/٦/٣/٣ ، بدون رقم بتاريخ ٢ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٢٩٧ ٠

(١٧٩) راجع ما سبق تناوله فى « الادارة العمومية ـ ديوان العموم » ٠

(*) أى قنصل عام ايران ؛

(١٨٠) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ ، رقم ٦ فى ٢٤ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ (مايو ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٦ ٠

ـ سجل م/٦/٣/١ ، رقم ٣٨٦ بتاريخ ١٢ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ (مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤١٦ ٠

ويبدو من ذلك عدم استيعاب هذا الوكيل لنظم الشركة وتعليماتها ، وأن المجيدية حتى تلك الفترة كانت تفتقر الى كوادر تجيد أعمال الوكالة ، وأن مثل هـذه الأمور هي التي عصفت به بعيدا عن الوكالة بعد ذلك ، وتولاها « يعقـوب أفنـدي » في أوائل ١٢٧٨ هـ (١٨٦١ م) (١٨١) ، وقد استمر بعد ذلك في مصلحة الوابورات الميرية ، وعاصر انشاء أحواض اصلاح السفن بالسويس ، كذلك كانت تسلم له مفاتيح التوكيلات التي يتم اغلاقها في الموانيء السودانية ، وقام بدور هام في استمرارية نشاط السفن القليلة التي بقيت من المجيدية في ملاحة البحر الأحمر لحسـاب المصلحة الميرية ، وبدا الوكيل الملاحي الوحيد في مصر بعد تعطيل دور سفن البحر المتوسط والغاء توكيل الاسكندرية لبعض الوقت في أخريات عهد سعيد باشا ، وفي تلك الأثناء كان يقوم بأمور سفن البحر الأحمر من محاسبة وصرف مرتبات وتوفير المآكل والمشرب بالاضافة الى المهام التجارية ، ومتابعة المستندات الخاصة بالسفن واخطار الادارة ، مثلما كان يشرف على ارسال الذخائر والأسلحة الى القلاع الحجازية وقيام السفن الخاصة للفنارات(١٨٢) وبعض المهام الأخرى في السواحل الافريقية ، وهو ما تزايد بعد ذلك في عهد اسماعيل باشا ٠

وعلى الرغم من استمرار هذا الوكيل في عمله الا أن قلة عدد السفن المصرية في أخريات عهد سعيد باشا كانت مؤشرا للتقهقر العام في النشاط البحري ، وامتد أثر ذلك الى ما هو أشبه بالمفارقة العجيبة عندما تنازل مجلس ادارة المجيدية عن مقر توكيل السويس الذي كان عبارة عن « عمارة وعدة مخازن » للشركة الفرنسية الميساجيري بناء على أوامر الحكومة ، وذلك للاستفادة من امكانياته في انجاز الأعمال الخاصة ببناء حوض السفن ــ وكان ذلك بحضور نوبار بك وكيل مجلس الادارة ممثلا للشركة مع محافظ السويس ــ على أن يكون ذلك لمدة ثلاث سنوات تعود بعدها ممتلكات الشركة للميري مثلما عادت اليه سفنها وكامل الموجودات ، وعند استمرار العمل في مصلحة الوابورات الميرية تمت مزاولة أعمال الوكيل من خلال مكتب آخر فرعي (١٨٣) ، وظل هـذا التوكيـل هو آخر ما بقي من التوكيلات

---

(١٨١) ــ : سجل م/٦/٣/٢ ، رقم ٢٤ بتاريخ ٢١ ر (ربيع الثاني) ١٢٧٨ هـ (أكتوبر ١٨٦١) من المدير الى يعقوب افندي وكيل السويس ، ص : ٢٣٥ ٠

(١٨٢) ــ سجل م/٦/١/٥ ، بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) من مدير وابورات ميرية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٤٢٥ ٠

(١٨٣) ــ : سجل م/٦/١/١٠ صادر ، رقم ١٤ في ٨ شوال ١٢٧٨ هـ (أبريل ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى محافظ السويس ، ص : ٣٣ ٠

المصرية بعد أن سبق الغاء توكيل الاسكندرية وظل كآخر رمز للنشاط مع ما بقي من بضعة السفن التي يخدمها ، وان كان ذلك المشروع الوليد أفاد كثيرا النشاط البحرى بعد اتمامه في عهد اسماعيل وكان فاتحة لمشروعات ملاحية أخرى أكثر فائدة ، وقد سبق الاشارة لذلك في ظروف قيام النشاط .

ومع بداية عهد اسماعيل باشا واتساع مجالات البحرية تبوأ توكيل السويس مكانة تليق به ، واشترطت جمعية مؤسسين الشركات المصرية فى سياحة السفن البخارية أن يكون وكيل السويس من المؤهلين المشهورين بالمعارف والأمور البحرية واختارت فى البداية « عبد الله باشا » وكان قد ظهر اسمه فى آفاق العمل منذ فترة مبكرة في شركة وابورات السويس ، ولم يوافق على العمل فعينت بدلا منه « مصطفى ريالة » وأعفى هو الآخر فعين بدلا منه وكيل الأشغال المصرية بجده سابقا « البكباشى على أفندى شهاب » ، ثم نقل الى جده فحل بدلا منه (عبد الحميد بك) (١٨٤) ، ولكنه لم يستمر طويلا لنقله الى جهات أخرى وأعيد على أفندى شهاب ، على أنه تم الاستفادة من خبرات يعقوب أفندى كمعاون ثم نقل الى توكيل الاسكندرية ورقى الى بكباشى .

وما يهمنا فى هذا الجانب هو أن الشركة كانت فى طور التأسيس ومن ثم كانت تحدث مثل هذه التبدلات السريعة خاصة أن قيامها جاء فى أعقاب تجربة المجيدية المريرة ، ولكن ورود مثل هذه الأسماء يعكس وجود كفاءات مصرية ، وعلى كل فقد وضح اهتمام الشركة بالتوكيل وقامت بترتيب عمالته التى كانت أعدادها نحو ١٦ فردا يشملون الوكيل ، معاون برتبة صاغقول أغاسى ، كاتب للتذاكر والمانفستات ، صراف ، ومختص بتشغيل آلات المياه ، قبانى للأوزان والمكاييل ، كتبة ، خفراء للحراسة وعمالة معاونة (سعاة) . بالاضافة الى أنفار بحرية لتشغيل الفلوكات واجراءات الشحن والتفريغ (١٨٥) ، وكانت الشركة تهدف من هذا الترتيب تلبية التطور التجارى الذى كانت تشهده الفترة آنئذ ، وعلى أساس أنه جزء من الطموح المنشود فى مستقبل العمل الملاحى ، وكانت مثل تلك الخطوات احدى سمات الطموح المصرى عامة الذى لازم عهد اسماعيل باشا .

---

(١٨٤) ـ (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الاول ، قرار جمعية القومبانية المصرية بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (١٥ يولية ١٨٦٣) ، ـ قرار جمعية القومبانية نمرة ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (٢٧ يولية ١٨٦٣) ـ قرار القومبانية المصرية بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (١١ اغسطس ١٨٦٣) .

(١٨٥) المصدر نفسه .

ولذلك زاد حجم عمالة هذا التوكيل فى عهد الشركة الى أن بلغ ٥٧ فردا بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٥ هـ (٥ يونية ١٨٦٨) ، وكان الوكيل آنئذ الميرآلاى (عميد) مصطفى بك أنور ، الذى عين بعد نقل على أفندى شهاب الى جده (١٨٦) ، ثم خلفه بعد ذلك محمد سعيد بك بعد عودته من لندن التى كان معاونا لوكيلها ، واستمر الى أن عين فى سيرا باليونان ، ومضى توكيل السويس فى أهميته هذه بعد افتتاح قناة السويس وحتى يمكنه تبوأ مكانته الخاصة فى ظل تزايد التوكيلات الأجنبية ، واستمر كذلك بعد التحول الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية حتى أنه كان يشرف على الحوض العائم الذى ضم للمصلحة منذ عام ١٨٧٥ (١٨٧) ، وقد أشارت الوثائق الى أن وكيل السويس كان يتحفظ على مفاتيح التوكيلات التى يتم اغلاقها فى الملحقات المصرية ، مثلما كان مرجعا لكافة توكيلات البحرية المصرية فى سواحل البحر الأحمر فيما يتعلق بنظم النولون وتقدير فئاتها (١٨٨) ، حيث أعطاه اتصاله المباشر بديوان العموم ميزة خاصة فى هذا الجانب بالاضافة الى خبرات من كان يتولى مسئوليته ٠

— القصير :

على الرغم من اعتباره جغرافيا ثانى ميناء مصرى على ساحل البحر الأحمر فى فترة البحث الا أن دوره الملاحى وتردد السفن عليه لم يكن يلزمه تعيين وكيل ملاحى (١٨٩) ، وكان يتم التعاون بين قبودانات السفن والسلطات المحلية فى الرحلات البحرية القليلة ٠

— ينبع :

ارتبطت أهميته كميناء بحرى بموسم الحج حيث توجد بالقرب منه المدينة المنورة ، ولذلك اقترنت مهام التوكيل الملاحى بهذا الموسم أيضا فى غالبية فترات الدراسة ، وفى حالة عدم وجود وكيل كانت تتم مخاطبة المسئولين المحليين فى ينبع ليقومون بالاشراف على الشئون الملاحية الخاصة

---

(١٨٦) دار الوثائق القومية (خدمات — عزيزية) : محفظة الوابورات ١٨٦٩/٦٨ ، كشوف عن بيان ماهيات ومستخدمين فروع القومبانية العزيزية المصرية ٠

(١٨٧) د٠ أحمد عبد الهادى : نهضة البحرية التجارية ، ص : ١٥٢ ، — د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ ٠

(١٨٨) دار الوثائق القومية (خدمات ٠ مصلحة الوابورات) : سجل م/١/٣/٣٠ وارد للعموم ، رقم ٨١ بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٧٩ من توكيل مصلحة الوابورات الخديوية فى جدة الى المدير ٠

(١٨٩) راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام النشاط ٠

بالنشاط المصرى ، وقد برزت أهمية ينبع للسفن المصرية على وجه الخصوص منذ تحول موكب « المحمل » الى الطريق البحرى عام ١٨٦٠ ، ولذا قامت الشركة المجيدية بانشاء توكيل بها عام ١٢٧٧ هـ (١٨٦٠/١٨٦١ م) وكان وكيلها رحمى قبودان وذلك اعتبارا من غاية صفر ١٢٧٧ م (سبتمبر ١٨٦٠ م) أثناء عودة الحجاج حيث كانت تنتهى الرحلة المقدسة بزيارة المسجد النبوى فى المدينة المنورة والعودة البحرية الى بلادهم من ينبع ، وكان يعــاونه أحـد الكتبـة وصراف وقبانى وخفير (حارس) ، وكان يتم اخطار وكيل جده بتلك التعيينات لكى يتم التعاون فيما بينهما (١٩٠).

أما فى حالة انتهاء أعمال التوكيل بعد موسم الحج ، فقد كان يتم اخطار محافظ ينبع لاحاطته علما بمهام السفن لاشرافه على شئونها ، وذلك اذا ما وجدت مهام تستدعى ابحـار السفن اليها ، واذا رأى أن الحالة تستدعى وجود كتبة فهؤلاء كانت تصرف لهم عمولة ثلاثة قروش عن كل مائة قرش ، ويتم اختيارهم بمعرفته ويتم الاسترشاد بالنظم والتعليمات المرسلة لتوكيل جده (١٩١) .

ومن الوكلاء الذين جاء ذكرهم كموفدين من الشركات الى ينبع « أوهان أفندى نجل حككيان بك » من مصلحة الوابورات الميرية فى أخريات عهد محمـد سعيد باشا ، وقد أشير لوكالته بانها « مأمورية تشهيل الحجاج » وقد عاصرت مهمته فترة نهاية المصلحة الميرية وقيام الشركة المصرية فى سياحة السفن أوائل عهد اسماعيل باشا (١٩٢) ، وفى نفس الاطار المؤقت عينت العزيزية « سرحان قبودان » يعاونه كاتبين أحدهما منتدب من توكيل السويس والآخر من ديوان العموم بالاضافة الى معاون وصراف (١٩٣) ،

---

(١٩٠) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٤/٣ صادر ، رقم ٦٨ بتاريخ غاية ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى توكيل جدة ، ص : ٥٠ ، ـ سجل م/٦/٣/٣ ، رقم ٦٨ تاريخه من مدير مجيدية الى حسن قبودان وكيل جده ، ص : ٢٠٢ .

(١٩١) ـ : سجل م/٦/١/٤ ، رقم ٢٥٩ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من المدير الى سعادة خليل باشا محافظ ينبع ، ص : ٦٥ ، ـ سجل م/٦/٣/٤ رقم ٥٠٨ بتاريخ ٢٨ محرم ١٢٧٩ هـ (يولية ١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية الى محافظ ينبع ، ص : ٦٨ .

(١٩٢) ـ (ديوان معية) : دفتر ٥٢٦ أوامر قسم ثانى ، أمر كريم رقم ٦٤٢ بتاريخ ٤ ذى القعدة ١٢٧٩ هـ (أبريل ١٨٦٣) الى عبد الله باشا وكيل وابورات البحر الأحمر ، ص : ٧٧ .

ـ (عزيزية) محفظة مكاتبات ادارية ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، مكاتبة بتاريخ الاثنين ٢٨ محرم ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٦) من وكيل ديوان الداخلية الى وكيل عموم القومبانية العزيزية .

(١٩٣) ـ : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومبانية العزيزية ، لمرة ٣ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) .

وللشركة ذاتهــا فى فتــرة لاحقـــة « الصــاغقول أغاسى محمــد صــدقى افندى » (١٩٤) ، وهكذا اذ لم يكن هناك شخص بعينه يشغل الوكالة كل عام ، وانما كان يتم ارسال آخرين كل موسم حج ، مثلما قامت أيضا بتعيين وكلاء فرعيين فى المدينة المنورة ابان الموسم ذاته ، وهو ما استمر بعد ذلك فى مصــلحة وابورات البوســتة الخــديوية وفق الأطر ذاتهــا طيلة فترة الدراســـة (١٩٥) ٠

واذا كان توكيل ينبع موسميا فقط ، فان تلك الموسمية كانت ذات أهمية خاصة ، لأنها كانت فى وقت ذروة انتقال الركاب المسلمين الذين كانوا يفضلون الانتقال بالسفن المصرية المارة بموانيهم فى بلادها ، وقد شاهدنا حين الحديث عن طاقم السفينة أن البحرية التجارية كانت تعنى بوجود أئمة لاقامة المناسك الدينية ، بالاضافة الى الرابطة الدينية المعنويه التى كانت تربط مصر بالحرمين الشريفين ، وقد كان موكب حجيجها من أكبر المواكب ســواء كان ذلك تبعا للمحمل أو الحجاج المصريين أو أولئك القادمين من شمال وغرب أفريقيا والذين كان يتم ابحارهم من الموانى المصرية ثم يعودون اليها ، علاوة على ذلك فلم يكن ابحار السفن الأجنبية الى ينبع فى مثل هذه الظروف يقابل بالترحيب ، وكان الاتجاه الغــالب للسفن المصرية والاسلامية ، حتى أن وكيل ينبع حين يرسل الركاب الى توكيل السويس ، كان يقوم هذا الأخير بمخاطبة الادارة ليتم ابحار سفن خاصة لمن لا تصل السفن الى موانيهم بانتظام أو يتم استئجار سفن أجنبية من خلالها (١٩٦) ، وعلى هذا الأساس كانت تصدر التعليمات للوكيل بحسن معــاملة الحجاج ، حتى أن الوكيــل كان يقترن بهم كمأمور لشــئونهم ، ولا شك فقد كانت آثار ذلك أبعد مدى فى تعميق الاحساس بوجود نشاط مصرى بحرى هام للمسلمين فى ربوع سلطنة حامى الحرمين ، بالاضــافة بطبيعة الحال الى وجود موسم متميز لنشاط السفن المصرية ٠

ـــ جــــده :

يشترك توكيل جده مع ينبع فى الأهمية الموسمية للحج لقربه من مكة المكرمة ، ومن ثم كانت له نفس الأبعاد فى النتائج المترتبة على هذه الجزئية بالنسبة لاتساع نشاطه ، اذ كانت جده ميناء بحرى هام فى تلك الفترة ، وكانت تشهد منافسة السفن مثلما كانت ملتقى الوكلاء والقناصل

---

(١٩٤) ـ : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، قرار المجلس نمرة ١٢٧/٣٤ بتاريخ ٢٩ شوال ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) ؛

(١٩٥) الوقائع المصرية : العدد ٧٩٦ بتاريخ الأحد ١١ صفر ١٢٩٦ هـ/٢ فبراير ١٨٧٩ ـ

(١٩٦) سيتم تناول ذلك فى الفصل اللاحق ٠

فى عالم الملاحة والتجارة ، وملتقى المحروسة القاهرة وبغداد فى بلاد السلطان في عالم السياسة بعد مضى عهد محمد على ، فقد كانت جده مركز « ولاية الحبش » ثم ايالة جده التى تشرف على ايرادات جمركى سواكن ومصوع ، وجاءت اسماعيل باشا الفرصة ، فبعد أن كانت مسألة امدادها بما تحتاجه قد أوكلت الى بغداد ، استمرت مصر قبل عهده ترسل ما تراه واجبا عليها لجده والحجاز من غلال أو مرتبات ، الى أن أعيد رسميا أمر تلبية احتياجاتها ـ بعد تقصير بغداد ـ الى مصر بعد موافقة السلطان ، وأصبحت مصر تلبى احتياجات الحجاز مقابل خصم ربع الويركو السنوى (٢٠٠٠٠ كيسة من ٨٠٠٠٠ كيسة) ، وقد ارتفع هذا الويركو الى ١٥٠٠٠٠ كيسة مقابل تغيير فرمان الوراثة لاسماعيل باشا ، الصادر فى ١٢ محرم ١٢٨٣ هـ / ٢٧ مايو ١٨٦٦ ، ومن ثم جاء وكيل الأشغال المصرية ، مثلما كان مأمور الصرة وناظر التكية (١٩٧) ، وان كانت قد اصطدمت بعدئذ المصالح عند طلب مصر ضم مينائى سواكن ومصوع ، لاشراف جده على ايراد جمركيهما الذى كان يغطى جزءا من نفقات الحجاز . وانتهى الأمر بصدور الفرمان السلطانى فى أواسط شهر ذى الحجة ١٢٨١ هـ (مايو ١٨٦٥) باحالة المينائين الى الادارة المصرية على أن يؤدى ايرادهما ٧٥٠٠ كيسة الى خزينة جده (١٩٨) .

وعبر هذه المسيرة وضح أن جده كانت قبلة الاهتمام سواء فى الاطار الدينى حيث مكة المكرمة أو الاطار غير الرسمى فيما كانت تقوم به من واجبات أو الاطار الرسمى بعد الاتفاق بشأن أمورها مع السلطان ، وكانت البحرية التجارية مشروع مصر الذى كان عليه القيام بدور فى ذاك الاهتمام ، ولذا لم يكن دور توكيلها قاصرا على شئون السفن على غرار مهام التوكيل العادى وانما تعداها الى الاهتمام بالتطوير الملاحى للميناء ، ولم يكن مقر التوكيل مؤجرا وانما مشيدا مملوكا ، ولم يأت ذلك دفعة واحدة وانما عبر فترة من الدراسة .

ففى عهد الشركة المجيدية وقبل حركة تعريبها كان وكيلها الذى عين فى جده شخصا أجنبيا يدعى «الخواجه بولان» ويبدو أن ادارتها الأجنبية لم تكن تهتم بمثل هذه الأمور ، أو ربما كان ذلك سمة من سمات سياسة محمد سعيد باشا آنئذ ، حين كان يشجع الأجانب ، وكان هؤلاء يشجعون بعضهم البعض ، ثم خلفه « حسن قبودان » اعتبارا من بدايات شهر المحرم

---

(١٩٧) د. شوقى الجمل : سياسة مصر فى البحر الأحمر ، ص ـ ص : ٣١١ ـ ٣١٥ ، والكيسة = ٥٠٠ قرش تقريبا .

(١٩٨) نفسه ، ص : ٤٨ .

١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦٠) (١٩٩) واستمر بها حتى منتصف ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢/٦١) .

وفي عهـده أقدمت ادارة المجيـدية (بعـد التعريب أو بالأحرى التمصير) على اتخاذ خطوات هامة لخدمة الركاب الحجاج بناء على مكاتباته منها قيام الشركة باستئجار « القطاير » (*) التى توصلهم بالسفن عند تعذر رسوها بمرافىء الميناء ، وكان المتبع فى فترة وكالة سلفه أن الحجاج هم الذين كانوا يقومون بذلك من خلال تعاونهم مع الأهالى أصحاب القطاير، ولم يكن هذا الأمر بالشيء غير الهام فى عمل الوكيـل وخدمته الركاب ، لأنه فى هـذه الحالة كان مسـئولا عن شئونهم بمجرد تحرير المستندات الخاصة بهم الى حين تسليمهم لسوارى السفينة ، على عكس الحالة الأولى التى كانوا يتعرضون فيها لبعض المتاعب والمشاكل ، وكان هذا يشجعهم على استخدام السفن المصرية .

وعامة فان وكيل جـده كان يحاط علما بما يهـم الحجاج من جانب المسـئولين ، فاذا كانت أخبـار المحمل ترده من مصر حيث الادارة ، فان أمير مكة كان يبعث اليه بخط سـير المحمل فى الأراضى المقدسة وميعـاد العودة (٢٠٠) ، وهـذا يدل على أن هـذا التوكيل كان محاطا بالاهتمام ، مثلما قامت المجيدية بتعيين (حكيم) طبيب لرعاية ركاب سفنها ويقيم بجـده .

كذلك أقدمت ادارة المجيدية على انشاء مقر مملوك لها ، وقد حصلت لهـذا الخصوص على قطعة أرض « ببندر جده » على شاطىء البحر ، بعد المكاتبات المتبادلة بين والى جده ومحمد سعيد باشا والموافقة على ذلك ، وقد وضعت التصميمات الخاصـة به تحت اشراف هـذا الوكيل ثم قامت الشركة بارسـال « عبـد الله بك من أعضـاء مجلس الادارة » لملاحظة

---

(١٩٩) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٤/٦/٤ ، رقم ١ بتاريخ ٥ محرم ١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦٠) من المدير الى وكيل جدة ، ص : ٢ .

ـ سجل م/١/١/٦ ، رقم ٤ بتاريخ ١٨ محرم ١٢٧٧ هـ (٧ اغسطس ١٨٦٠) من المدير الى قلم محاسبة توكيل السويس ، ص : ١ .

(*) راجع ما تم تناوله عن السفن وأنواعها فى الفصل الخاص بذلك .

(٢٠٠) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٣/٦/٣/٣ صادر عربى ، رقم ٤٩٨ بتاريخ غاية ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى خليل باشا محافظ ينبع ، ص : ٢٠٧ .

التنفيذ (٢٠١) ، وكانت تلك الخطوة علامة بارزة على اهتمام المجيدية بنوكيل جده ، وهو ما تزايد بعد ذلك في عهد اسماعيل باشا ، خاصة ازاء تزايد أعداد السفن البخارية والحاجة الى وجود مخازن للفحم بالاضافة الى علاقة جده بسواكن ومصوع ، وتبعا لهذه العلاقة فقد كان وكيل جده يتلقى التعليمات الخاصة بهما لابلاغها الى سواريات السفن فى حالة عدم وجود وكيل فيهما ، وفى مثل هذه الحالة ، كان يقوم السوارى بمزاولة مهام الوكيل أثناء الانتظار بهما واجراء مهام الشحن والتفريغ وتحرير النولونات والأجرة للبضائع والركاب ويقوم وكيل جده بمراجعة المستندات والاجراءات أثناء المرور عليه (٢٠٢) ، وبالاضافة الى علاقته هذه ، فقد سبق الاشارة الى علاقته بميناء ينبع والتى كان يرسل اليها بعض موظفيه للمعاونة ، خاصة أنه كان يقل لديه ازدحام الحجاج أثناء عودتهم على عكس ينبع .

ولما كانت جده قد شهدت نشاطا أجنبيا ــ سواء من السفن التى سمح لها بدخول البحر الأحمر والمرور عليها منذ أواخر القرن السابع عشر(*) أو القناصل الذين يمثلون بلادهم ــ ومن ثم كان من الطبيعى وجود علاقة بينهم وبين وكيل المجيدية ، وهى علاقات كانت تقوم فى الواقع بينهم وبين سائر الوكلاء الملاحيين ، ولكنها فى فترة هذا الوكيل « حسن قبودان » كانت ذات دلالة خاصة ، فقد أرسل اليه مدير المجيدية فى ١٥ ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠ م) بأن مكاتبات قنصل فرنسا التى أرسلها الى ادوار

---

(٢٠١) ــ : سجل م/٦/٣/٣ ، رقم ٤٤٦ بتاريخ ١٦ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) ، من مدير المجيدية الى عبد الله بك من أعضاء مجلس الادارة ، ص : ١٢١ ، ــ رقم ٦٦ تاريخه من مدير المجيدية الى حسن قبودان الوكيل بجدة ، ص : ١٢٣

(٢٠٢) ــ : سجل م/٦/١ ، رقم ١٤ بتاريخ ٣٠ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل القومبانية بجدة ، ص : ١٠٥ .

(*) كان العثمانيون قد سمحوا بذلك ، وقد نجح كارلودى روستى Carlo de Rossetti فى اقناع على بك الكبير بالفوائد التى تعود على مصر من وراء مرور تجارة الهند الصينية الى أوربا عبر البحر الأحمر ، وقام على بك الكبير بحملته على الحجاز بحريا الى ينبع فحققت أهدافها واستولت على جدة وأدار جمركها آنئذ حسن بك شبكة الذى سمى بالجداوى نسبة اليها ، ثم دارت اتصالات بين على بك وحاكم البنغال سنة ١٧٧١ ، وتم الاتفاق على اثرها مع جيمس بروس Games Bruce ١٧٧٣ ، على السماح للسفن الانجليزية بالابحار من الهند الى السويس مباشرة ، وفى ١٧٧٥ اتفق محمد أبو الذهب مع وارن هاستنجز Warren Hastings على تخفيض الرسوم الجمركية ، ــ د. عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس ، ص ــ ص : ٨٩ ــ ٩٤ .

ديرفيو عضو مجلس الادارة أفادت بالوئام الذى بينهما ، وأن هذا القنصل كان يتم صرف مرتبه من خزينة التوكيل فى مدة الوكيل سلفه وذلك فى حالة تعذر ارساله من فرنسا ، لذا يتم نفس النهج على أن يحرر كمبيالات باسم مدير المجيدية ٠

وفى أعقاب ذلك لم يقتصر الأمر على صرف المرتب ، وانما تعداه الى صرف قيمة الأوراق المالية التى يتقـدم بها هذا القنصل ، ومنها كمبيالة مستحقة له مسحوبة على مدير المجيدية بمبلغ ٢٥٠ فرنك (٢٠٣) ٠

ويلاحظ من هذا السياق أن هذا الاجراء الذى لم يكن من صميم مهام التوكيل ، نحى بممارساته هذه الى وظائف البيت المصرفى ٠

ويعتقد الباحث أن الوكلاء لم يكونوا مهيئين لذلك بما كان يستتبعه من احتساب عمـولة ، والأرجح ان ذلك كان يتم بالقيمـة الاسمية دون خصومات ، ولكنه يوضح ضمنا اطار العلاقة التى كانت مع الفرنسيين آنئذ، ودور ادوار ديرفيو التى كانت تتم فى عهده مثل تلك الأمور من الوكيل السابق ، ثم دوره فى عضوية مجلس الادارة التى كانت سـندا للقنصل الفرنسى وأنه بذلك الاجراء أرسى مفهوما للعـلاقة ببنى جنسيته كان من الصعب تبديلها بعد ذلك ، كمـا يكشف أيضـا عن وجود علاقات خاصة بين القنصل الفرنسى والمجيـدية وكان لدى توكيل جـده امكانيات تؤهله للقيام بمتطلبات تلك العلاقة ولكن يبدو أن ذلك لم يستمر طويلا لاعسار الحالة المالية للشركة وتصفية أسهمها ، ومن ثم رفت الوكيل ومن معه ، وتم تسليم الفحم وبقية الموجودات الى على أفندى شهاب وكيل الأشغال المصـرية بجـــده ، وتم احاطة « يوســف أغـا أمـير البحر بجـــده » علما بذلك (٢٠٤) ، ولحين تسليمها الى من يقع عليه الاختيار وكيلا بالعمولة ٠

ولما كان قد تم ايقاف مرور السفن فى الخطوط الملاحية المنتظمة ، وبقيت رحلاتها بصفة مؤقتة رهنا بما يتوافر من شحنات أو مأموريات ، لذا جرت مخاطبة مع « الحاج أحمد عبد الواحد المشاط سر تجار بندر جده » بتاريخ ٢١ (جمادى أول) ١٢٧٨ هـ (نوفمبر ١٨٦١ م) على أن يكون وكيلا بنسبة ٢٪ من نولون ما يتم شحنه ولم يستمر فى ذلك طويلا ، لذا

---

(٢٠٣) دار الوثائق القومية (خدمات ــ المجيدية) : سجل م/١/١/٦ صادر جدة ، رقم ٤١ بتاريخ ٧ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من وكيل جدة الى سعادة المدير ، ص : ٤٦ ٠

(٢٠٤) ــ : سجل م/٢/٣/٦ ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ ذ (ذى الحجة) ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى يوسف اغا أمير البحر بجدة ، ص : ١٢٤ ٠

تم تكليف سواريات السفن وأفراد الطاقم بالاعتماد على أنفسهم فى جلب شحنات سفنهم ، على أن تخصص لهم نسبة من الأرباح ، وهو ما سبق تناوله فى المرتبات والمكافآت (٢٠٥) ٠

ومع انتظام مرور بعض سفن مصلحة الوابورات الميرية تم الاتفاق مع أحمد المشاط فى محرم ١٢٧٩ هـ (١٨٦٢ م) على أن يكون وكيلا بعمولة ٣٪ ، بدون أجرة مساعديه (٢٠٦) ، ولم يستمر بعد ذلك طويلا عند تاسيس الشركة المصريه ــ فى بداية عهد اسماعيل باشا ــ التى قامت بتعيين « على افندى شهاب » وكيلا لها بجدة بعد الانعام عليه برتبة البكباشى ، وكان قد نقل من جده وكيلا ملاحيا بالسويس قبل ذلك ، وقد عاونه خمسة أفراد آخرون ،وقد جاء فى قرار تعيينه أن مرتب الوكيل كان يقل عن العمولة التى يتم صرفها (٢٠٧) ، ولعل هــذه الاشارة تكشف عن كثافة الحركة التجارية فى ميناء جده ، وفى فترة لاحقة وأثناء تواجد السيد أحمد المشاط فى مصر تم الاتفــاق بينه وبين الشركة على أن يكون وكيلا لها فى جــده واتخذت قرارها فى هذا الشأن بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (ينــاير ١٨٦٤) نظير مرتب شهرى سبعة آلاف قرش ، خمسة آلاف خاصة به ، الفان ماهية للكاتب والخدم وكافة المصروفات وذلك عوضا عن العمولة التى كانت مقترحة بواقع ٢٪ (٢٠٨) ، وتجدر الاشــارة الى أنه كان من بين المساهمين فى الشركة المصرية فى سياحة السفن ٠

ومع التطور الذى حدث بعد ذلك فى عهد الشركة العزيزية استمر أحمد المشاط وكيلا لها الى أن أعيد بدلا منه الوكيل السابق على أفندى شهاب وكيل السويس بتاريخ ١٣ محرم ١٢٨٢ هـ (٩ يونية ١٨٦٥ م) بعد أن ثبت أن المشاط ومن معه يجيدون الأعمال التجارية وليست لديهم خبرات الوكيل الملاحى الذى ينبغى أن يكون ملما بأمور السفن ، وكان قد

---

(٢٠٥) ــ : سجل م/٦/١/٤ ، رقم ٢١ بتاريخ ٢١ ج (جمادى اول) ١٢٧٨ (نوفمبر ١٨٦١) من المدير الى حضرة الحاج أحمد المشاط سر تجار بندر جدة ، ص : ٥٦ ٠

ــ رقم ٣٨٣ بتاريخ ١٤ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٨ هـ (مايو ١٨٦٢) من المدير الى الحاج أحمد المشاط ، ص : ١١١ ٠

(٢٠٦) ــ : سجل م/٦/٣/٤ ، رقم ٥٠٨ بتاريخ ٢٨ محرم ١٢٧٩ هـ (يولية ١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية الى محافظ ينبع ، ص : ٦٨ ٠

(٢٠٧) ــ (عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومبانية المصرية نمرة ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ، ــ قرار جمعية القومبانية بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (١١ اغسطس ١٨٦٣) ، البند الأول ٠

(٢٠٨) ـــــ : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ٠

حدث منهم تقصير فى المحافظة على السفن أثناء اجراءات الشحن والتفريغ ترتبت عليها بعض الأضرار (٢٠٩) ·

وفضلا عن هذا التوكيل فقد قامت العزيزية اعتبارا من ٨ شعبان ١٢٨١ هـ(٧ يناير ١٨٦٥) باتخاذ قرار بتعيين وكلاء فرعيين لها فى مكه المكرمة والمدينة المنورة وذلك أثناء موسم الحج اختارت لاولهما « بايزيد أفندى الذى كان مستخدما بمديرية المنيا » ، وللثانية مصطفى بك الذى كان بالمحمودية ثم عضوا بمجلس المنصورة « وتمت الموافقة الخديوية على رفتهم من الميرى والحاقهم للعمل بالشركة ومع كل منهم صراف وأحد الكتبة وتتم استعانتهم بفريق عمل من ٤ الى ٥ أفراد من الأهالى « المطوفين » نظير عمولة ، وتكون مهام هؤلاء هى العمل على راحة الحجاج الذين يتم سفرهم بسفن الشركة وترغيب الآخرين فى السفر بسفن الشركة ، وتقرر أن يبدأوا مهامهم فى شوال ١٢٨١ هـ (فبراير / مارس ١٨٦٥) (٢١٠) ، وقد هدفت الشركة من ذلك تنشيط حركة السفن ، ولعلها المرة الأولى فى التاريخ المصرى الحديث التى يبرز فيها التلاحم بين شركة نقل بحرية والحجاج على هذا النحو ، فضلا عن ذلك فقد كانت تحقق لموظفيها هؤلاء غاية روحية تتمثل فى تواجدهم فى الأماكن المقدسة ·

ولما كانت هذه الشركة قد اتفقت مع الميرى على نقل البريد بالبحرين الأحمر والمتوسط منذ أوائل المحرم ١٢٨٢ هـ(مايو / يونية ١٨٦٥) ولما لم يكن لمصلحة البوستة مقرا فى جده ، لذا وافقت على اقامة وكيل البريد « عبد السلام أفندى الحباك والكاتب الذى يعاونه » فى قسم خاص بمقر توكيلها (٢١١) ، هذا الى جانب مهام نقل التجارات الأخرى وخصوصيات الميرى ·

واذا كانت هذه الأمور التى قامت بها العزيزية على درجة من الأهمية ، فان الأمر الأكثر أهمية تمثل فى تلك الاصلاحات التى قامت بها فى ميناء جده ، الذى كان يضيق برسو السفن الكبيرة آنئذ بالاضافة الى حاجته لعلامات ارشاد ، لذلك استأذنت عن طريق الخديوى من الباب العالى فى ٢٥ رمضان ١٢٨٢ هـ(فبراير ١٨٦٦) بأن تقوم وعلى نفقتها بتلك

---

(٢٠٩) ــ : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٥ ــ ١٨٦٧ ، قرار نمرة ٣٧/٦٢ بتاريخ ١٣ محرم ١٢٨٢ هـ (٩ يونية ١٨٦٥) ·

(٢١٠) ــ : قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ٥/١٢ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (٧ يناير ١٨٦٥) ، ــ قرار نمرة ١٦/٢٧ بتاريخ ٢٠ ن (رمضان) ١٢٨١ هـ (١٧ فبراير ١٨٦٥) ·

(٢١١) ــ : محفظة تراجم دفاتر ٦٥ ــ ١٨٦٧ ، وثيقة رقم (٥٩٨٤ بالدار مجموعة =

الاصلاحات الملاحية ، وانتدبت لذلك العمال والأخصائيين اللازمين وتم اخطار والى الحجاز بالأعمال المزمع تنفيذها (٢١٢) .

وتشير وثائق العزيزية فى غرة جمادى الأول ١٢٨٣ هـ(سبتمبر ١٨٦٦) الى أن مكاتبات وكيلها بجده الواردة فى ٣ ربيع الثانى ١٢٨٣ هـ (اغسطس ١٨٦٦) أفادت باتمام « انشاء اشارات الارشاد بميناء جده. وجارى انشاء أرصفة الميناء وأعمال الردم والتجهيز لعمل حاجز امواج » ، وأنه ضمن ما دفعه التوكيل ٢٠٠٠ قرش ثمن عشرة آلاف حجر ، كما تم تعاون الأهالى والذوات والتجار والجمرك مع جهود الشركة (٢١٣) .

واذا كان الباحث يرى فى هذه الأعمال جهودا حضارية قامت بها العزيزية فى جده ، فان سمات التلاحم بينها وبين فئات الأهالى تعبر عن مدى عمق العلاقة التى وجدت آنئذ ، ولعل هذا العمق هو الذى جعل « أربعة عشر تاجرا من تجار جده » يبعثون بالتماساتهم بعد ذلك لادارة العزيزية من أجل الموافقة على السماح بمرور سفنها على الحديدة لنقل تجارتهم بينها وبين جده لعدم رغبتهم فى استخدام سفن سواها (٢١٤) ، هو ما استمر بعد ذلك فى مصلحة الوابورات .

ولا شك كان هذا النجاح يحسب فى جانب كبير منه للوكيل الملاحى « على افندى شهاب » الذى مكث طويلا فى جده منذ كان وكيلا للأشغال المصرية ووفقت العزيزية كثيرا فى اختياره كممثل لها هناك ، وكما هو واضح فان المهام التى أشرف عليها كانت تفوق كثيراً أعمال الوكيل الملاحى العادى .

واذا كان واقع ظروف الفترة يؤكد ان العزيزية اتجهت بعد هزة التجارة البحرية مع أوروبا فى أعقاب انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية الى تطوير نشاط السفن فى البحر الأحمر ، وأن هذه الأعمال رغم تكلفتها . الا أنها كانت تخدم الأغراض الملاحية لسفنها ، ويرجع أن تلك الأعمال لم تكن توطيدا للعلاقة على المستوى الشعبى أو الملاحى فقط ، وانما كانت جزء هام على صعيد توطيد العلاقة الرسمية بين الخديوى والمسئولين فى

= السودان) بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٢ هـ (٤ يولية ١٨٦٥) من وكيل العزيزية بجدة الى ناظر العموم .

(٢١٢) د. شوقى الجمل : سياسة مصر ، ص : ٣١٥ .

(٢١٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، قرار المجلس نمرة ١٠٦/٦ بتاريخ غرة جمادى أول ١٢٨٣ هـ (سبتمبر ١٨٦٦) .

(٢١٤) ـ : بيان المواد المقتضى المداولة فيها بمجلس ادارة العزيزية بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) البند الثامن .

الحجاز ، وكان دور العزيزية بمجلس ادارتها الذى يضم نظار وكبار مسئولين معبرا عن الأهداف العليا للسياسة المصرية آنئذ ، ولكى يتضح ذلك نشير الى أن تلك الاصلاحات قد تمت ابان أحداث عسير وابحار بعض القوات الى جده ، كما كانت تأتى فى أعقاب ضم مينائى سواكن ومصوع الى مصر ، وتعاصر محادثات وصدور فرمان الوراثة الخديوية ، فهى من جهة كانت تلبى احتياجات سفن نقل القوات التى اتجهت الى جده ، وان كانت الثورة قد انتهت بدون قتال ، ومن جهة أخرى تثبت لوالى الحجاز والمسئولين بجده وكذلك السلطان حسن النوايا المصرية من ناحية جده ، وخاصة أنه كان قد تم تسوية مسألة جمركى سواكن ومصوع .

وأيا كانت الدوافع الخديوية سواء فى بلورة دور اسلامى ينال الرضا السلطانى أو يكسبه رضا شعبيا ، أو واجبا فى اطار العلاقة الخاصة بالأماكن المقدسة ، أم كانت الدوافع الاقتصادية ملاحية أو سياسية ، فان الذى لا يمكن تجاهله هو خصوصية علاقة العزيزية بالخديوى ، وفيما يتصل بجده كان قد تردد فى جريدة « الحوادث » أنه تأسست شركة انجليزية لمد خط حديدى من جده الى مكه وستقوم بانشاء رصيف للسفن وبعض منشآت أخرى فى جده ، فما كان من الخديوى الا أن أرسل الى القبوكتخدا فى ١٦ محرم ١٢٨٤ هـ (٢١ مايو ١٨٦٧ م) نسخة من الجريدة ومرفقا معها خطابا اليه يطلب منه موافاته بالحقيقة وذاكرا به أن الشركة العزيزية قد نجحت فى أعمالها ومن الواجب تقديمها على الشركات الأخرى ، وأنها سبق أن تقدمت بالتماس لمنحها هذا الامتياز وأبدى الباب العالى بعض التحفظات فتعذرت الموافقة ، ويكمل الباشا قوله ، ومع أنى لا أصدق أن الامتياز المذكور منح لشركة أخرى ، ولكن ما دامت الجريدة قد كتبت ذلك فانى أستطلع الأمر ، « فهل يا ترى لم يمنح للشركة العزيزية لكونها ليست أجنبية ، لا أستطيع أن أفهم ذلك » ويختم بالاشارة الى قدرة العزيزية على تنفيذ ما يسند لها فى هذا الصدد وهى أحق من سواها (٢١٥) .

وعلى الرغم من أن ذلك لم يتم ، ويرجح أن تلك الأنباء كانت محادثات مبكرة خاصة بمشروع سكة حديد الحجاز ، فاننا نشير الى أن العزيزية كانت قد حصلت منذ أواخر ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤ م) على فرمان سلطانى بمد السكك الحديدية فى مصر وملحقاتها ، كما تشير الى مشروع مصرى كان خاصا بالبحث عن الفحم الحجرى فى منطقة (جده) بين جده ومكة المكرمة ولم يتم تنفيذه (٢١٦) .

---

(٢١٥) د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٨١ عن سجل ٢٤ عابدين وثيقة ٤٥ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٤ هـ (٢١ مايو ١٨٦٧) الى القبوكتخدا .
(٢١٦) د. شوقى الجمل : المرجع السابق ، ص : ٤٢ .

وعامة فهذا يدل على اهتمـام خاص بجـده مثلما يكشف عن غيرة الخديوى على العزيزية التى رآها جديرة بالحصول على الامتيازات ، حتى لو كان ذلك فى مدها السكك الحـديدية رغم أنهـا شركة ملاحية ، وقد استمرت ذات أطر الاهتمام بتوكيل جده حتى نهايات العزيزية وكذلك فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، وثبت أن عمق العلاقة مع تجار وأهالى جده كان فى صالح سفن هذه المصلحة ، حتى أن مكاتبات وكيلها عام ١٨٧٩ أشارت الى قيامه بانشاء خيـام واستئجار منـازل لاقامة كثرة الحجاج بالاضافة الى السفن الراسية فى انتظار القيام ، وكذلك أشار الى عرض وكلاء الشركة النمسـاوية « اللويد » والانجليزية **British India** توقيع اتفاق معه يحدد نولون الشحن ولا يتم تخفيضه من أيهم ، ولكن جاءه رد مدير المصلحة بألا يتم ذلك حتى لا تفقد المصلحة عملائها الذين لا يرغبون فى استخدام سفن أخرى (٢١٧) ٠

وعلى هذا الأسـاس يمكن القول بأنه كان من أسباب نجاح هـذا التوكيل التوفيق والتوافق مع جوانب العلاقة الاقتصادية والسياسية ؛ كما أن دوره لم يقتصر على شئون النقل البحرى وانما تعداه الى بلورة دور ملحوظ فى خدمة الحجاج بالاضافة الى الاسهام فى التطوير الحضـارى لميناء جده ٠

ـ سـواكن :

كان الاهتمام الملاحى بها جزء هاما من الاهتمام السياسى ، اذ كان من الضرورى ـ فى ظل وجود علاقات تاريخية ـ وجود سفن تجارية تربط بينها وبين مصر ، ونفس الشىء بالنسـبة للموانىء الأخرى على الساحل الافريقى ، وان كانت سواكن ذات أهمية ملاحية خاصة ليس بسبب قدرتها على المشاركة فى التجارة البحرية فحسب ، وانما لقربها النسبى من الموانىء المصرية فى البحر الأحمر وكذلك مينائى ينبع وجـده ، اللذان ترتادهما السفن المصرية وتهتم بربطهما بالموانىء الأخرى ٠

واذا كانت سواكن قد ضمت ومصوع رسميا الى مصر عام ١٨٦٥ ، فان الاهتمام الملاحى بهما كان يسبق ذلك ، ولكن بعد هذا التاريخ كان الاهتمام بصـورة أكبر من ذى قبل ، وبمـا يتوافق مع تطـور الظروف السياسية ٠

---

(٢١٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٣٠/٣/١ ، رقم ٥٧ بتاريخ ٣٠ سبتمبر ١٨٧٩ من وكيل جدة الى المدير ، ص : ٢٠ ، ـ رقم ٨١ بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٧٩ من وكيل جدة الى المدير ، ص : ٩٨ ٠

ففى عهد الشركة المجيدية أفادت الوثائق وجود وكيل ملاحى لها فى سواكن هو « الخواجه تيبوه » الى أن تم رفته منها فى منتصف ١٢٧٧ هـ (١٨٦١ م) ، وكان يقوم سوارى كل سفينة بمهام الوكيل من خلال تعاونه مع التجار والأهالى أثناء اقامته بالميناء ، ويبدو أن ذلك لم يكن كافيا لتلبية تزايد النقل البحرى بين سواكن ومصر ، ولذا جرت مكاتبات بين سليمان بك قائمقام سواكن ومدير المجيدية انتهت بابحار (عبد الله بك) من أعضاء مجلس الادارة فى السفينة البخارية « قبارى » فى ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ (أكتوبر / نوفمبر ١٨٦١ م) لرصد الحركة الملاحية على الطبيعة ، ويبدو أن النتائج كانت مشجعة فتم اعادة « المسيو تيبوه » ثانية فى شوال ١٢٧٧ هـ (ابريل / مايو ١٨٦١ م) . وجاء فى قرار الشركة لأنه كان أكثر خبرة ودراية بأهل سواكن وأحوال تجارتها ، ويبدو أنه كان قد تم رفته ابان حركة اخراج الأجانب ، ولكنها اضطرت الى اعادته نظرا لخبراته التى أشارت الوثائق ذاتها لتفوقها على خبرات السواريات ، وتجدر الاشارة الى أنه كان يوجد مقر مؤجر للشركة بتلك الجهة ، وفى فترات اغلاقه كان سوارى كل سفينة يصحب مفاتيحه لتسليمها لوكيل السويس الى أن يتسلمها سوارى السفينة التالية وهكذا ، وفى كلتا الحالتين الاغلاق أو الفتح كان يتم اخطار حاكم سواكن ويتم استبقاء خفير للحراسة بصفة دائمة ، الى أن ألغى هذا التوكيل والمرور المنتظم للسفن مع نهايات المجيدية، وبقى المرور رهنا بالمأموريات المؤقتة أو السفريات الخاصة بالحجاج من ينبع وجده الى سواكن (٢١٨) .

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد كانت العودة بصورة أفضل خاصة ازاء افتتاح قناة السويس وكثافة نشاط السفن ، وكذلك فى مواكبتها تطور الظروف السياسية ، وكانت فى هذا المجال جزء هاما من الدور المصرى ، وهنا نجد من الضرورى الاشارة الى حقيقة تاريخية مفادها ، أن بروز اسم الشركة العزيزية مقترنة ببعض نشاطها فى سواكن ومصوع قد جاء فى مكاتبات اسماعيل باشا الى السلطان قبل تاريخ صدور فرمان احالة الميناءين الى الادارة المصرية ١٥ ذى الحجة ١٢٨١ هـ (١٥ مايو

---

(٢١٨) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ برقم ١ بتاريخ ٤ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ (أبريل ١٨٦٠) من وكيل المجيدية بسواكن الى المدير ، ص : ٣ ، ـ رقم ٧٧ بتاريخ ١٥ ر (ربيع الثانى) ١٢٧٧ هـ (أول نوفمبر ١٨٦٠) من المدير الى قائمقام سواكن ، ص : ١٥٥ ـ رقم سايره ، بتاريخ ٢٩ ص (صفر) ١٢٧٧ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى زنيل قبودان سوارى وابور قبارى ، ص : ١٠ ، ـ رقم ٣٤٢ بتاريخ ٢٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (١٠ مايو ١٨٦١) من المدير الى لطيف قبودان سوارى وابور جدة ، ص ص : ٢٨٦ ، ٢٨٧ .

١٨٦٥ م) ، ويرجح أنها كانت من عناصر التمهيد لطلب الباشا احالتهما على أساس المشروعات التى يمكن أن تقوم بها هذه الشركة وتعود بالفائدة على تلك الأرجاء ، ففى أوائل ١٢٨١ هـ وافقت الجمعية العمومية على اقتراح مجلس الادارة فى ٤ صفر ١٢٨١ هـ (١٠ يولية ١٨٦٤ م) بالرغبة فى الحصول على امتياز بانشاء سكك حديدية فى مصر وملحقاتها « لحد » سواكن ومصوع ، وقام مجلس الادارة بوضع نصوص من البنود التى تم ارسالها للجناب العالى الخديوى ، ولا شك فقد كان المجلس بما يضمه من رجال بارزين برئاسة محمد حليم باشا ومعه اسماعيل باشا باشمعاون الخديوى — شريف باشا ناظر خارجية ومدارس — طلعت باشكاتب الديوان الخديوى والآخرين ، على دراية بما كان يختلج لدى الباشا ، الذى قام بدوره بتزكية الطلب المقدم وأرسله الى البـاب العـالى فى ٣ ربيع الثـانى ١٢٨١ هـ (٦ سبتمبر ١٨٦٤ م) (٢١٩) ·

على أنه لم يكن الأمر مجرد تزكية ، فقد كان يستحوذ على اهتمام الخديوى ، حتى أنه أرسل الى والدته التى كانت فى الأستانة آنئذ يرجوها التوسـط لدى « المقامات العليـا فى الأستانة » ، لكى تنـال الشركة امتيازها (٢٢٠) ، وقد تمت الموافقة وصدر الفرمان السلطانى فى أواخر ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤ م) وتضمن الاشارة الصريحة بمد السكك الحديدية « بالأقطار المصرية وملحقاتها ، وبالمحلات التى من الخرطوم لحد اسكلتى سواكن ، مصوع » ، وكان الامتياز لمدة ٩٩ عاما وتضمن ذات الأطر الأساسية التى كانت تحكم انشاء الشركة العزيزية (٢٢١) ·

وعلى الرغم من أن هذا المشروع لم يبدأ تنفيذه فى عهد هذه الشركة لظروف سبق الاشارة اليها وتم تنفيذه على جانب الميرى فى عهد مصلحة الوابورات الخديوية ، الا أنها كانت قد قامت بالفعل بتشكيل لجنة خاصة بالمشروع وتدريب العمالة اللازمة واحضار بعض أدواته وآلاته من الخارج ،

---

(٢١٩) — (عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم (٣٦١٢٢ بالدار) ٥٦/٤٩ بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (١٠ يولية ١٨٦٤) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية ·

— د· شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٧٣ عن دفتر ٢١ عابدين مكاتبة رقم ٦٦٨ بتاريخ ٣ ربيع الآخر ١٢٨١ هـ ·

(٢٢٠) المرجع نفسه ، ص : ٣٧٣ عن دفتر ٢١ عابدين رقم ٥٠٨ من الجناب العالى الى صاحبة العصمة والدة الجناب العالى بالاستانة ·

(٢٢١) — دار الوثائق القومية (محفوظات العزيزية) : — فرمان امتياز انشاء السكك الحديدية ·

— نظامات العزيزية ·

على أن ما يهمنا فى هذا الشأن أن اسماعيل باشا كان قد شرع فى تلك الآونة بالمطالبة باحالة سواكن ومصوع للادارة المصرية ، ووافق الباب العالى على ذلك بصفة مبدئية واشترط أن تكون الاحالة لمدة ثلاث سنوات فقط استنادا لما تسفر عنه نتائج مد السكك الحديدية بمعرفة الشركة العزيزية. ولكنه أرسل الى « القبوكتخدا » معتمده فى الأستانة بتاريخ ٢٨ ذى القعدة ١٢٨١ هـ (أبريل ١٨٦٥ م) ردا يفند فيه دواعى الاعتراض وصدرت الموافقة السلطانية بالاحالة فى ١٥ ذى الحجة ١٢٨١ هـ (١٢ مايو ١٨٦٥ م) (٢٢٢) ، ومنذئذ يمكن القول بأن ممارسة العزيزية لمهامها فى سواكن أو مصوع بدت ركيزة هامة من الركائز التى تبلور الدور المصرى ، واذا كنا قد أشرنا سابقا لما قامت به من جهود فى تطوير ميناء جده صاحب ايرادات جمركى سواكن ومصوع ، فانه كان ينتظرهما أيضا مثل ذلك الدور وان كان قد اعتمد فى أهم حلقاته على تكثيف نشاط السفن فى الميناءين فى مواجهة المنافسة الملاحية الأجنبية (*) ، ونشير هنا الى تبوأ « مصطفى الطوسيه لى بك » ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥ م) أحد وكلائها ثم مفتش عموم وابوراتها منصب محافظ سواكن فيما بعد ابان مصلحة الوابورات الخديوية دلالة على أنه كان من بين الكوادر التى تم تدريبها فى البحرية التجارية ودليلا على الاهتمام الملاحى بها .

أما بالنسبة لتوكيل سواكن الملاحى والذى كان قد أغلق منذ أواخر عهد محمد سعيد باشا ، فقد كانت بداية افتتاحه فى عهد اسماعيل باشا مرتبطة بتنظيم الخط البريدى البحرى بين سواكن والسويس بعد أن كان هذا الخط بريا (سواكن ـ القصير ـ قنا) (٢٢٣) ، وقد تم ذلك الافتتاح فى أعقاب ورود مكاتبات من الباشا حكمدار السودان الى رياض باشا مهر دار الجناب الخديوى ، يخطره فيها بأنه سيتم تجميع بوستة السودان فى مركزها بالخرطوم ومنه ستنقل الى سواكن خلال عشرة أيام ، ولذا يأمل ترتيب خطا ملاحيا منتظما بين سواكن والسويس ، وقد أخطر رياض باشا ديوان عموم الشركة العزيزية بذلك فى ٢٥ صفر ١٢٨٣ هـ (يولية ١٨٦٦ م) (٢٢٤) ، وبناء على ذلك فقد اتخذت الشركة قرارها بتاريخ ١١ ربيع الأول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يولية ١٨٦٦ م) بالموافقة على مرور سفن

---

(٢٢٢) د. شوقى الجمل : سياسة مصر ، ص ص : ٤٧ ، ٤٨ .

(*) سيتم تناول تفاصيل أكثر فى الفصل اللاحق « خطوط السير » .

(٢٢٣) د. شوقى الجمل : سياسة مصر ، ص ص : ٨١ ، ٨٢ .

(٢٢٤) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، قرار المجلس نمرة ٩٨/٥٦ بتاريخ ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يولية ١٨٦٦) .

منتظمة لها الى سواكن وكذلك ترتيب توكيل خاص بها ، على أن يتم امتناع السفن الحربية عن مزاحمتها فى نقل البوستة والركاب مثلما كان متبع من قبل • ومن ثم تبحر سفينة كل يوم خميس الى السويس ـ جده ـ سواكن ، وتبحر سفينة أخرى (دوغرى) مباشرة من السويس الى سواكن ، وتم استئذان الحكومة فى هذا الشأن ، وأستعيض فى البداية عن الوكيل بما يمكن أن يقوم به سواريات السفن من خلال تعاونهم مع السلطات المحلية (٢٢٥) ، واكتسبت تلك الأطر انتظامها بعد انشاء مكتب بريد فى سواكن ١٨٦٧ •

على أنه يلاحظ تأخر تعيين الوكيل الملاحى فى هذا الميناء ، مثلما تأخر انتظام مرور السفن مقارنة بتاريخ الاحالة للادارة المصرية ، ويرجح أن ذلك كان نتيجة وجود الاهتمام بالجوانب الادارية وابحار السفن الحربية خاصة مع وجود أحداث ثورة عسير على الساحل المواجه التى تطلبت ارسال قوات مصرية ، وقد كان يتخلل رحلات تلك السفن قيامها بواجبات النقل والبريد ، بالاضافة الى توجه هذه السفن فى مهام استكشافية فى السواحل الأخرى القريبة ، وقد شارك قبودانات الشركة العزيزية خلال شهر شعبان ١٢٨٢ هـ (يناير ١٨٦٦ م) فى مهام اختيار بعض الأماكن التى تصلح لاقامة فنارات لارشاد السفن حتى باب المندب (٢٢٦) •

وربما كان ذلك التأخير قد اضطرت اليه العزيزية فى أعقاب غرق سفينتها البخارية « نجد » فى ديسمبر ١٨٦٥ م بعد اصطدامه بالشعاب المرجانية بالقرب من سواكن (*) ، ومن ثم كانت المهام الخاصة بالفنارات والاصلاحات قبل ابحار السفن وترتيب الوكيل •

وفى فترة مصلحة وابورات البوستة الخديوية جاءت اشارات كثيرة الى وكيل سواكن واشرافه على شئون سفنها بالاضافة الى شئون الميرى ، وان كانت قد حفلت مكاتباته وخاصة فى الأخريات بمنافسة السفن الأجنبية ، حتى أن سفن الشركة الانجليزية British India دخلت فى منافسة مع سفن المصلحة وحاولت الحصول على امتياز نقل بوستة السودان من حاكمه غردون باشا فى (جمادى أول) ١٢٩٥ هـ (مايو ١٨٧٨ م) بعد تخفيضها نولون النقل ولم تنجح فى ذلك ، كما كانت لها خطوط منتظمة تنقل البضائع من سواكن الى أوربا بنولون أقل كثيرا ، وهذا يوضح الصورة التى كانت عليها المنافسة فى تلك الفترة ، وذلك

---

(٢٢٥) المصدر نفسه ، ـ أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٦٥٣ •

(٢٢٦) السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٣ •

(*) كان سواريه سليمان قبودان الكريدلى (الكريتلى) ، ويروى أنه بادر بارسال زوارق النجدة الى سواكن فقدمت منها السفينة « الابراهيمية » التى أنقذت الأحياء والتشلت =

نتيجة وجود خطوط ملاحية منتظمة أساسا من الهند الى عدن فالسويس الىأوربا واستفادتها الكبيرة من قناة السويس فى تخفيض نولونات الشحن، بالاضافة الى أن أجرتها الأساسية كانت تحصلها بين الموانىء البعيدة وكانت الموانىء أثناء الطريق كسواكن وغيرها تحصيل حاصل ، ومع ذلك فقد ظلت مكاتباته تشير الى وجود نشاط للسفن باستثناء فترات سقوط الأمطار التى تعوق حركة التجارة (٢٢٧) ٠

وعامة ففى هذا المجال تجدر الاشارة الى ملاحظة هامة جاءت فى المكاتبة السابقة من وكيـل سواكن الى مـدير عمـوم مصلحة وابورات البوستة الخديوية يخبره فيهـا عن حضور مسـتر وايل فيشر W. Fisher قنصل انجلترا فى جده والذى كان وكيلا للشركة الانجليزية British India الى سواكن وقيامه بالاتفاقات المنافسة مع التجار بنولون أقل ، وأضافت المكاتبات أنه قابل غردون باشا حكمدار السودان أثناء المناقصة التى أجريت فى جمادى أول ١٢٩٥ هـ (مايو ١٨٧٨ م) باشراف الحكمدار عن تخصيص سفينة لنقل بريد السودان وركاب الميرى بين سواكن ومصوع والسويس نظير مائتى جنيـه واتفق القنصـل الوكيل مع غردون على مرور سفينة انجليزية نظير ١٨٠ جنيه ثم بمقابل ١٥٠ جنيه ولكن أبلغ غردون بعد ذلك محافظا سواكن ومصـوع بأن يبلغا وكيل مصـلحة الوابورات عن ترك ذلك لسفينة من سفن المصلحة نظير مائتى جنيه (٢٢٨) ٠

ومما يمكن ملاحظته ، أن غردون أقدم فى البداية على اجراء لم يكن متبعا من قبل مع السفن التجارية المصرية التى كانت تجدد التعاقد على نقل أمور الميرى بما فيها البوستة بصفة دورية وأن الأمر لم يكن قاصرا على قيامها بمهمة حكومية بعينها ، ويرجح أنه راودته فكرة نقل هذا الامتياز الى الشركة الانجليزية ، ولكنه تراجع بعد ذلك لادراكه مكانة هذا المشروع

= الغرقى ، أما سليمان قبودان فحينما وجد سفينته تغرق فى الماء رفض النزول منها بعد أن نزل الجميع وغرق فيها ومعه الضابط الأول ٠ ، ـ د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٩٠ ٠

(٢٢٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة الوابورات الخديوية) : سـجل م/٢٧/٣/١ جـ ٢ ، رقم ٤٢ فى ١١ ج (جمادى أول) ١٢٩٥ هـ (١٤ مايو ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير العموم ، ص : ١٢٧ ، ـ رقم ٤٤ بتاريخ ٢٧ ج (جمادى أول) ١٢٩٥ هـ (٣٠ مايو ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى العموم ، ص : ١٣٤ ٠

ـ سجل م/٢٨/٣/١ جـ ٣ ، رقم ٥٧ بتاريخ ٨ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (٦ سبتمبر ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير العموم ، ص : ١٠٢ ٠

(٢٢٨) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة الوابورات الخديوية) : سـجل م/٢٧/٣/١ جـ ٢ رقم ٤٢ بتاريخ ١١ ج (جمادى أول) ١٢٩٥ هـ (١٤ مايو ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير العموم ، ص : ١٢٧ ٠

الملاحى لدى الخديوى ، ومن ثم تراجع فيما كان ينوى تنفيذه مضطرا ، وعامة لعل هذا العرض يبرز أن علاقة البحرية التجارية المصرية وسواكن لم تكن ملاحية فحسب وانما كانت ضمن أطر الظروف السياسية أيضا ،

ـــ مصـــوع :

عاصرت نفس ظروف فترة سواكن وبداية الحاقها للادارة المصرية ، واقترن وجود وكيل ملاحى بها بتاريخ بداية انتظام مرور البريد المصرى ، وقد جاءت عدة اشارات الى وجود مخازن فحم بها خاصة بالسفن التجارية المصرية ، مثلما وجدت بها حركة ملاحية وخاصة فى موسم الحج ، بالاضافة الى تخصيص سفن تجارية لمنقولات الميرى وانتقالات الحكمدار ٠

اما بالنسبة للوكيل الملاحى فلم تورد الوثائق تفاصيل عنه ، ولكن يرجح أنه تم الاعتماد فى البداية على سواريات السفن وما يمكنهم القيام به فيما يتعلق بشحن وتفريغ السفن ، وذلك فى ضوء علاقتهم بالســلطات المحلية والتجار والأهالى ، وفى عهد مصلحة وابورات البوستة الخديوية أشير مرارا الى وجــود توكيل لها فى مصــوع ، ولكن كان شاغله وكيلا بالعمولة واستمر هكذا حتى أخريات فترة البحث (٢٢٩) ٠

وكما هو ملاحظ فى مصوع أو سواكن قبل ذلك ، أن وجود الادارة المصرية كانت توفر قدرا من التعاون مع السفن التجارية الأمر الذى وفر عليها عناء تعيين وكلاء ملاحيين واقتصار عمالة التوكيل حينئذ على الأنفار العاديين الذين كانوا يعاونون السوارى وأفراد الطاقم فى اجراءات الشحن والتفريغ وقد اكتسب هذا التعاون أهمية خاصة بعد توقيع اتفاقية الغاء تجارة الرقيق ، بما تضمنته من بنود خاصة برقابة السفن (*) ٠

ـــ الحـــديدة :

بداية نود الاشارة الى ما سبق ذكره عن لجان المرور البحرى ومنها التى أرسلتها الشركة العزيزية فى غرة ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤ م) للمرور على موانىء الحجاز واليمن ضمن مناطق أخرى تصل الى الهند ، وصدر بشانها أمر كريم من اسماعيل باشا كان متضمنا ضرورة توزيع هدايا على ضباط وأعيان تلك الجهات وتوطيد العلاقات بهم ، الأمر

---

(٢٢٩) ـ : سجل م/٢٨/٣/١ جـ ٣ وارد فروع ، رقم ٥٣ بتاريخ ٢٢ ش (شعبان) ١٢٩٥ (٢١ اغسطس ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى العموم ، ص : ١٥ ، ـ رقم ١ بتاريخ ٣ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (٣٠ اغسطس ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير العموم ، ص : ١٠٤ ٠

(★) سيتم تناول ذلك فى الفصل اللاحق ٠

الذى يعكس اهتمام العزيزية بالملاحة التجارية فى هذا الميناء ، وتلازم معها اهتمام الباشا بتوطيد العلاقات مع أعيانها ومسئوليها ، وهذا يترجم الاهتمام المصرى عامة بالحديدة ، وقد استمر ذلك فيما بعد على الرغم من أحداث العسير وارسال مصر قواتها التى نقلت على الباخرة التجارية « الحديدة » الى جده ، وذلك لاتباع سياسة الليل ومحاولة القضاء على الأحداث دون قتال وهو ما تم ٠

وبالاضافة الى توصية لجنة العزيزية فيما يتصل بتوطيد العلاقات ، فقد أرسلت الحكومة المصرية بعثة بحرية الى الحديدة فى ١٠ جمادى الثانى ٢٨٢ هـ (أول نوفمبر ١٨٦٥ م) للتنقيب عن الفحم الحجرى بعدما أشيع عن وجوده بها (٢٣٠) ، ولكن يبدو أن العزيزية وجدت حينئذ أن الحالة المضطربة لم تكن تسمح بانتظام مرور سفنها الى الحديدة ، ومن ثم اقتصرت مهامها على نقل طلبات الميرى اليها أو بالقرب منها ٠

ولما كانت القوات المصرية قد عادت من الحجاز وشمال اليمن فى يناير ١٨٦٦ بعد أن أمضت حوالى السنتين دون قتال ، واستقرار المنطقة نسبيا لبعض الوقت ، من ثم كانت الظروف أفضل وجاءت للعزيزية الفرصة مواتية اثر مكاتبات أرسلت اليها من تجار وأهالى جده فى شهر صفر ١٢٨٦ هـ (مايو ١٨٦٩ م) يبدون فيها الرغبة فى استخدام سفنها لنقل تجارتها الى الحديدة(٢٣١) ، ومن هنا كان قرارها بتاريخ ٢ر٢ (٢٣٢) (ربيع ثانى) ١٢٨٦ هـ (١٣ يولية ١٨٦٩ م) بمرور سفينة على الحديدة كل خمسة عشر يوما فى طريقها بين جده ومصوع (٢٣٣) ، ولكن يبدو أنها لم تقم بتعيين وكيل لها فى الحديدة وتم الاستعاضة عن ذلك بما كان يتم عن طريق سواريات السفن ، على عكس ما تم بعد ذلك فى عهد مصلحة وابورات البوستة الخديوية التى قامت باختيار وكيلا لها بالعمولة (٢٣٤) ٠

---

(٢٣٠) د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٤١٩ ، د٠ فاروق عثمان أباظة : مرجع سابق ، ص : ٢٩٩ ٠

(٢٣١) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، بيان المواد المقتضى المداولة فيها بالمجلس بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) ، البند الثامن ٠

(٢٣٢) جاءت هكذا (ر٢) ويقصد بها ربيع الثانى بدلا من (ر) فقط ، وعلى غرار ما كان متبعا فى (ر أ) أى ربيع أول ٠

(٢٣٣) ـ : محفظة الوابورات ٦٩ ـ ١٨٧٢ ، مكاتبة بتاريخ ١٧ر٢ (ربيع الثانى) هـ (يولية ١٨٦٩) من توكيل السويس الى العموم عما جاء فى قرار مجلس قومسيون العزيزية بتاريخ ٢ر٢ ربيع الثانى ١٢٨٦ هـ ٠

(٢٣٤) ـ (مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٧/٣/١ جـ ٢ وارد فروع ، رقم ٨ فى ١٨ جا (جماد الثانى) ١٢٩٥ هـ (يونية ١٨٧٨) ، من توكيل الحديدة الى مدير العموم ٠

وقد أشارت مكاتبات هذا التوكيل الى توطد العلاقة بين المصلحة الخديوية وأهالى وتجار الحديدة ، حتى أنهم أرسلوا مكاتبات تفيد تضررهم من عدم مرور سفنها فى صفر ١٢٩٥ هـ (فبراير ١٨٧٨ م) ، وكانت قد اضطرت السفن مؤقتا الى العودة من جده لوجود حجر صحى فى الحديدة آنئذ ، وقد عبروا فى تلك المكاتبات عن عدم رغبتهم فى استخدام السفن الأجنبية ، وقد دفعتهم تلك العلاقة الى الاتفاق مع بعض سفنها على شحن تجارتهم من الحديدة الى مرسيليا (٢٣٥) وكذلك الى خطوط الأستانة ، وكانت تلك الخطوط المباشرة احدى ثمار قناة السويس .

ـ عـــدن :

ومع هذا الميناء لابد من الاشارة الى أهمية موقعه فى المدخل الجنوبى للبحر الأحمر وأهمية ذلك بالنسبة لتزويد السفن بالفحم ، وكانت الشركات الانجليزية تمتلك مخازنه تبعا للنفوذ السياسى لحكومة بومباى فى عدن ، وقد جاء ذكر عدن فى وثائق الشركة المجيدية ، اذ على الرغم من غلبة التوجه الفرنسى فى سياسة محمد سعيد باشا الا أن مصر بموقعها الملاحى الهام أدت خدمة فائقة حين نقلت عبرها القوات الانجليزية لاخماد ثورة الهند ١٨٥٧ (٢٣٦) ، وكانت هذه ذات أثر فى توطيد العلاقات الملاحية بين المجيدية والانجليزية P & O .

ولما كانت حكومة بومباى هى ذاتها صاحبة الاشراف على عدن التى بها مخازن الفحم ، فقد امتدت أوجه التعاون الى مد السفن المصرية بالفحم بالاضافة الى قبولها للاصلاح فى ترسانات بومباى ، بيد أنه لم تعين المجيدية وكيلا لها فى عدن آنئذ ، وكانت تحصل على هذه الامدادات اثر المخاطبات مع شركة P & O ، وكان يقوم وكلاؤها بتلك المهام (٢٣٧) .

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد ازدادت الأهمية وذلك لتعدد وتشعب المصالح المشتركة بين الحكومة المصرية وسلطات عدن وشركات الملاحة

---

(٢٣٥) ـ : سجل م/١/٣/٢٦ ج ١ ، رقم ١٦ بتاريخ ٢٨ ص (صفر) ١٢٨٦ هـ (٢ مارس ١٨٧٨) من توكيل الحديدة الى العموم ، ـ سجل م/١/٣/٣٠ رقم ١٦ بتاريخ ١٦ اغسطس ١٨٧٩ من توكيل الحديدة الى المدير ، ص : ٢ .

(٢٣٦) راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام البحرية التجارية ، ـ سفن البحرية التجارية المصرية .

(٢٣٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : ـ سجل م/٦/٣/١ ، سايرة بتاريخ ٢٥ شعبان ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ابراهيم واصل قبودان سوارى وابور حجاز فى عدن ، ص : ١٣ ، ـ نفسه ، رقم ٣٧٦ بتاريخ ١١ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى سوارى وابور حجاز ، ص : ٤١٢ .

الانجليزية ، ومنها ما شهدناه فى تفضيل الباشا شراء سفن انجليزية ثم نجاحه فى شراء فنار زنوبيا ۱۸۷۱ من شركة P & O ، وكان قد نجح قبل ذلك فى جعل الاشراف على الفنارات المصرية فى البحر الأحمر من سلطات مصر بعد أن كانت فى عهد سلفه لاشراف الشركة الانجليزية ذاتها،وازاء تزايد الاهتمام بالملاحة فى جنوب البحر بعد الحاق مصوع وسواكن واتجاه الأنظار المصرية للأماكن المجاورة تزايدت الحاجة الى مناطق التزود بالوقود وورش للاصلاحات السريعة الخاصة بالسفن التجارية فى تلك الأرجاء ، وقد نجحت الحكومة المصرية فى الاتفاق مع مأمور الأعمال العثمانى فى عدن « حسن بك على » على اشرافه على شئون سفنها بها خاصة بعد موقف الخديوى الداعم للبريطانيين ابان أحداث الحبشة وموافقته على استئجارهم سفن الشركة العزيزية وعرضه مساعدة سفن الأسطول الحربى (۲۳۸) .

وتكشف مكاتبات حسن على بك الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية عن كثرة ترددها للتزود بالوقود واجراء الاصلاحات وقيامه بدفع ما تحتاجه من نقود وذلك أثناء ابحارها الى بربرة وجوبا مثلما كان كان له وكيل يقوم بذات مهامه في بربره هو « السيد محمد سرور النقادى » (۲۳۹) .

على أنه لا يمكن الجزم باقتصار مسئولية حسن بك هذا على الشئون الملاحية وانما كانت ذات شق سياسى ، وحسبما يورد الدكتور فاروق أباظة فقد كان يقوم بارسال برقيات الى الخديوى تحتوى على أخبار سياسية تتعلق بالموقف البريطانى تجاه مشروعات التوسع المصرى فى زنجبار وساحل الصومال (٢٤٠) ، الأمر الذى يؤكد بأن المهام الملاحية لم تكن بعيدة بأية حال عن الظروف السياسية .

- دلالة وأثر عمل التوكيلات الملاحية :

تأسيسا على العرض السابق فقد أكدت الحقيقة التاريخية تطور البحرية التجارية فى عهد اسماعيل باشا عنها فى عهد محمد سعيد باشا ، وكان ذلك متسقا مع زيادة رأسمالها واتساع نشاطها الذى لم يقتصر على

---

(۲۳۸) د. فاروق عثمان أباظة : مرجع سابق ، ص ، ص : ٣٦٤ ، ٤٤٩ .

(۲۳۹) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة الوابورات الخديوية) : سجل م/۱/۳/۲۷ وارد الفروع ، رقم ۷ فى ٤ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (٣ أغسطس ١٨٧٨). من حسن على بك بعدن الى مدير العموم ، ص : ٦٦ .

- سجل م/۱/۳/۲۹ رقم ٤٣ فى ١٠ يوليو ١٨٧٩ من حسن على بك بعدن الى ديوان المالية ، ص : ٥٢ .

(٢٤٠) د. فاروق عثمان أباظة : مرجع سابق ، ص ص : ٤٤٦ ، ٤٥٠ .

البحر الأحمر كما حدث فى غالبية فترة سعيد باشا ، وانما امتد الى موانىء أخرى فى جنوب البحر الأحمر بالاضافة الى انتشارها فى سواحل البحر المتوسط فى الشام والموانىء التركية والأوربية الى أن وصلت لندن ، وكان ذلك دليلا على ازدهار الحركة البحرية مثلما كان يعكس فى غالبية الفترة توازن العلاقات المصرية العثمانية من جهة ، وتوازنها مع الدول الأوربية من جهة أخرى أو بالأحرى توازن المصالح ٠

أما انتشـــار التوكيلات الملاحيـــة فى الغالبيـــة العظمى من الموانىء العثمانية فقد كان ذلك دليلا على استفادة البحرية التجارية من الموقع الملاحى والغطاء السياسى العثمانى فى ظل حرص السياسة المصرية على وجود ذلك الغطاء ولم يقتصر أثر ذلك على هذه الجوانب فقط ، وانما امتد الى تعاون القنصل العثمانى وترشيحه الوكلاء فى بعض الأحيان ، واذا كان الامتداد الى الموانىء الأوربية دليلا على تطور علاقات مصر مع تلك الدول « اليونان ـ ايطاليا ـ انجلترا) فلم يكن ذلك الامتداد بحال يتم على حساب الموانىء العثمانية برمتها ولكن فى ضوء تحقيق المصالح سواء كان ذلك لأغراض اقتصادية أم سياسية ، على أن الاهتمام بتوكيل الأستانة على وجه الخصوص أبرز هو الآخر خصوصية الاهتمام المصرى سواء فى ادارة المشروعات الملاحية أو الحكومة الخديوية بالأستانة ، وكان مبعث ذلك اقتصـــاديا فى عالم الفائدة الملاحية ، ولكنه فى جزئية الاهتمـــام بتسيير ملاحة ساحلية فى الأستانة كان جزءا من لعبه السياسة الخديوية ، وتضافرت هذه الجزئية مع التواجد المصرى من خلال التوكيلات الملاحية المنتشرة فى الأرجاء والسفن المبحرة فى ابلاغ رسالة هامة لمن يراقبها عن التطور المصرى الجديد بالتمدن ذى القدرة على الانتشار فى عالم البحار ، وبطريقة غير مباشرة له ممثليه ووكلائه الذين يرفعون رايته (سنجق مصرى النشـــاط) بين الممثلين التجاريين للدول فى مختلف الموانىء ، ومن ثم ليست مصر كولاية لا حول لها ولا قوة وانما لها هؤلاء كأولئك الذين للدول يعنون بشئون نشـــاط سفنها وتجاراتها ، مثلما كان بعضهم يوافيها بما يراه فى عالم السياسة (سيرا ـ بيريه ـ عدن) ، وعلى هذا الأساس بدأ الوكلاء من أهم نقاط ارتكاز التعبير عن الدور المصرى فى المحيط الخارجى ٠

أما عن اختيار بعض الوكلاء كموظفين من ذوى الرتب (البكوية) أو البحرية (بكباشى ـ قائمقام ـ ميرآلاى) أو كبار موظفين (أمين كمرك ـ رئيس ميناء) ٠٠ الى آخره ، فان ذلك يدل دلالة واضحة على مكانة هذه المشروعات والحظوة التى كانت تتمتع بها بالاضافة الى تميز عمل الوكلاء ، ولم يكن قبول كبار التجار أو أعيان الأهالى (جده ـ جشمه) العمل كوكلاء

للمشروعات الملاحية المصرية نظير عمولة أقل ، دلالة على تلك المكانة ، بل أكد حرصهم على تقديم الضمانة مدى الشعبية التى نالتها فى تلك الأرجاء ·

وفى مجال دلالة التعيين والاختيار للوكلاء ، فاننا نلاحظ اقتران التعيين بالموانىء الأكثر رسوخا وقدرة على المشاركة فى النشاط على عكس الأخرى ، كما نلاحظ عدم اختيار وكلاء لبعض الوقت فى بضعة موانىء وهذه سنجدها اما فى موانىء عثمانية تمر عليها السفن دون انتظام ، او فى موانىء أكثر قدرة على المشاركة فى النشاط البحرى (كسواكن ـ مصوع) وهذه تدل على وجود تعاون بين السلطات المحلية وقادة السفن ، سواء كان ذلك فى ظل الرعوية العثمانية لموانىء بحر ايجه أو الدردنيل ، أو التبعية المصرية فى البحر الأحمر ·

وفى هذا المجال نشير الى دلالة جزئية أكثر خصوصية فى عمولات الوكلاء فاننا نلاحظ تفوقها فى سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها عما كان فى البحر الأحمر ، وكان ذلك بالنسبة لأولهما لامكانية اقتناص أكبر قدر من التجارة فى ظل انتشار شركات الملاحة الأجنبية ووكلائها أو لقرب هذه الموانىء خاصة من مواطن ادارة هذه السفن فى أوربا ، على عكس ما كان حادثا فى البحر الأحمر الذى تميز بوجود كثافة تجارية نسبية لصالح السفن المصرية ·

على أنه كانت توجد دلالة أكثر أهمية فى تعهد الشركة العزيزية بتوزيع البريد الخارجى من خلال توكيلاتها والنص على أن يكون بكل توكيل قسم خاص (أوضه) لمختص البريد ، فان الشركة بوكلائها أصبحت فى هذه الحالة الادارة التى مكنت من تدبير البديل عن توزيعات البوستة الأوربية خارجيا ، وهى التى أمر اسماعيل باشا بابتياعها وأبرم عقد البيع فى ٢٩ أكتوبر ١٨٦٤ ، وتمت الصفقة فى ٢ يناير ١٨٦٥ (٢٤١) ، وفى تاريخ معاصر تم توقيع اتفاق العزيزية والحكومة على نقل البريد بسفنها مقابل رسم سنوى ، ومن ثم فقد كان انتشار هذه التوكيلات أكثر تعبيرا عن الأمانى الخديوية فى مواجهة النفوذ الأجنبى ، ولعل هذا الاطار كان أبعد أثرا فى الخطوات التى مهدت بعد ذلك لانضمام مصر لاتحاد البوستة العمومى فى برن ١٨٧٤ ، بما قدمته وأثبتته من قدرة مصرية سواء بوجود السفن أو التوكيلات ·

على أن هذا الأثر يقودنا الى تناول بقية الآثار وأهمها اسهام وجود

---

(٢٤١) وزارة المواصلات : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٥٣ ـ ٥٦ ، وراجع ما سبق تناوله عن ظروف قيام النشاط وما سيتم تناوله فى الفصل اللاحق ·

التوكيلات الملاحية بتلك الأعداد فى توفير نقاط ارتكاز نشاط السفن ، وأسهم تنوعها بين الموانىء فى ايجاد تنوع للمشحونات وكان من شأن تضافر التوكيلات والسفن الربط بين الموانىء بعضها البعض وبطريقة أخرى بين مصر وتلك الموانىء ٠

على أنه توجد آثار أخرى من أهمها اعداد الكوادر المصرية فى التدريب الوظيفى العملى بين مختلف الجنسيات ، وكان هذا الأثر أكثر أهمية بما أتاحته التوكيلات من ادخال روح العمل بالخارج للمصريين ، اذ كانت السمة الغالبة هى توافد الأجانب أو ايفاد المصريين فى بعثات ، أما ارسالهم للعمل للخارج بعيدا عن خاصة المعية الخديوية ، أو بالأحرى موظفون بالخارج تابعون لشركة مصرية ، نعتقد أن ذلك لم يتم وبهذه الصورة من قبل ، ونعتقد أيضا أن العمل بالخارج أسهم والى حد كبير فى اكسابهم تطورا ثقافيا نتيجة اختلاطهم بالجنسيات الثقافية المختلفة مثلما أكسبهم أبعادا نفسية على صعيد عاداتهم الاجتماعية واقدامهم على التوجه للعمل الملاحى خارجيا بدلا من ارتكانهم للأرض أو الوظيفة الميرى داخل مصر ٠

وعامة فقد كان من أثر انشاء التوكيلات سواء بتعيين الوكلاء أو اختيارهم قيام علاقات بين المشروعات الملاحية وأهالى تلك المناطق ، وبما يمثله ذلك من ايجاد اسم مصر ومشروعاتها وعلامات تطورها ، أو تقوية العلاقة والارتباط بالسفن المصرية وهو ما شهدناه فى ارسالهم التماسات للادارة وللخديوى نفسه أحيانا يطلبون فيها مرور السفن التجارية المصرية ٠

وعامة فقد كان للتوكيلات الملاحية دورها الهام فى ربط النشاط المصرى بالجهات الخارجية خاصة على صعيد علاقات التبادل الدولى فى التجارة والأخبار والمنافع ، فهم الذين كانوا يعنون بترغيب التجار فى الشحن بالسفن المصرية ومنهم أيضا من كان معنيا بتلبية طلبات الحكومة التجارية من الخارج الى جانب احتياجات المشروعات الملاحية (لندن ـ ساقز ـ جنق قلعة وغيرها) ، ومنهم من كان يقوم أثناء عمله بأمور البريد وتبادل الأخبار أو كان معنيا بنقل العناصر الثقافية كخصوصيات الأوبرا ٠٠ ومنهم من أشرف على التطوير الحضارى لمواطن توكيله سواء بالانشاءات البرية كالمكاتب والمخازن أو البحرى كاصلاحات الموانىء ٠٠ وكانت تتضافر هذه العناصر فى بلورة علاقات الشعوب سواء بالخدمات التى تؤدى للركاب والحجاج مثلا ، أو تلك التى كانت تترك أثرا فى علاقات السياسة نتيجة العمل على راحة المتميزين من الركاب ذوى الشأن كالساسة ٠

وعلى كل فقد بدت التوكيلات كما أشرنا فى البداية ركائز العمل البحرى ، وبدونها كان يعترى النشاط المصرى الخارجى القصور ، واذا أمكنا أن نصنف جوانب هذا النشاط فى شقه التجارى لوجدناها تنحصر فى توكيلات كركائز — سفن كأدوات — ثم مشحونات تترجم عمليهما معا ، لأنه بدون هذا المشحونات لا يمكن ترجمة الدور الذى هو الغاية ، ومن ثم يبدو الأمر أشبه بمعادلة حسابية (توكيلات ملاحية + سفن بدور دور = صفر ، توكيلات ملاحية + مشحونات بدون سفن = صفر) ، سفن تجارية بدون وكلاء لن تؤدى دور ، ولذلك كان يتم التلازم بين الغاء التوكيل والغاء مرور السفن المنتظمة .

غير أنه وفى ضوء الملاحظة الأخيرة تبرز نقطة هامة فى عرف النظم البحرية هى أن قادة السفن يختلف عملهم عن الوكلاء ولكن يجوز لهم القيام بذلك حال تواجدهم بميناء لا يوجد به وكيل ملاحى ، ومن ثم فهم فى هذه الحالة فى عدادهم ، ولكنهم فى مثل هذه الحالات وازاء التطور البخارى الذى أوجد النقل السريع بالاضافة الى حرية التجارة التى أوجدت بين السفن تنافسا مشروعا وازاء تطور النشاط التجارى الدولى كان يعترى دورهم القصور ، ولكنه على أية حال يفسر بعدا فى العلاقة بين نشاط السفن والوكلاء يتمثل فى وجود مهام غير منتظمة فى الموانىء التى لم يكن بها وكلاء أو التى ليست لها القدرة على المشاركة الفعالة المجدية فى النشاط البحرى ، ولكنها كانت تضاف الى أنشطة السفن ، ونفس الشىء بالنسبة لدور السفن التجارية فى دعم الأسطول الحربى ، فمثل هذا الأمر لم يكن يتطلب وكيلا ملاحيا بمعناه المعروف ولكن الوكالة هنا مجازية تنصرف على الادارة وتنفيذها القرارات والأوامر الحكومية ، ومثل ذلك سائر المأموريات وعقود التأجير الخاصة وغير ذلك ، مما يضاف الى الأنشطة التى تسهم فى بلورة دور السفن ، الذى يترجم الركيزة الهامة فى نشاط البحرية بصفة عامة ، وهو ما يتم تناوله فى الفصل التالى .

الفصل السابع

دور السفن التجارية المصرية فى النشاط الخارجى

لـما كان نشاط السفن فى المجال البحرى هو المحك العملى لقياس دورها ، من ثم يعرض هذا الفصل لرصد دور الأسطول التجارى المصرى فى سوق المنافسة الدولية ، ثم يفند تفاصيـل نشـاط السفن فى نقـل التجارة بين مصر والخارج ـ الركاب ـ البريد ، ثم فى مهام وخصوصيات الميرى ، ويختتم بدراسة دور الأسطول التجارى فى دعم الأسطول الحربى ، وكانت هذه العناصر أبرز المجالات ، التى يمكن من خلالها القاء مزيد من الضوء على ما قامت به البحرية التجارية المصرية ٠

أولا : الأسطول التجارى المصرى فى سوق المنافسة الدولية :

كفل استقرار حرية التجارة والملاحة لنشاط السفن التجارية عامـة اطارا من الشرعية فى ممارسة نشاطها فى فترة البحث ، وقد واكبت البحرية التجارية المصرية التطور العالمى فى استخدامها البخار بما يحققه من عامل السرعة ومرونة الحركة فى النقل البحرى ، ومن ثم توفرت لها ـ فى ضوء توافر العمالة الفنية ـ القدرة على الصمود فى المنافسة ٠

على أن تلك القدرة كانت تحقق فى الواقع عدة أمور فى مقدمتها ; بلورت نشاط مصرى حضارى فى النقل البحرى ، حقق وجود سفن مصرية قدرا من الافادة من الاصلاحات الملاحية التى قامت بها الحكومة فى الموانىء وبالتالى لم تكن تلك الاصلاحات فى صالح الأجانب فقط ، وجود سـفن تجارية مصرية كان معناه وجود ادارة مصرية خالصة لخدمة أغراض الحكومة متى رجدت على اختلافها ، وعلاوة على ذلك فقد كانت محققة لجانب هام من جوانب التمصير ٠

ولكى يكون الحديث مستندا الى أدلة نشير الى أنه فى ضوء الخطوط الملاحية التى أبحرت فيها السفن التجـارية المصرية ومقارنتها بالخطـوط الأجنبية كانت بعد افتتاح قناة السويس ستة خطوط منتظمة ثلاثة فى البحر المتوسط ، اثنان من الاسكندرية الى الأستانة والثالث من الاسكندرية الى موانىء الشام ، ثم خطان فى البحر الأحمر أحدهما من السويس الى

بربرة ثم آخر من بربرة الى عدن ، وأما الخط السادس فكان من جدة الى الأستانة ، عدا السفن الأخرى التى تسير بدون انتظام (١) ٠

أما خطوط الملاحة الأجنبية فقد كانت عام ١٨٧٢ كما يلى (٢) : —

— خمسة خطوط انجليزية منها اثنان من الاسكندرية الى سوثامبتون Southampton بانجلترا ، والثلاثة خطوط من السويس اثنان منهم الى كلكتا والآخر الى بومباى فى الهند ٠

— خمسة خطوط فرنسية أحدهم من الاسكندرية الى مرسيليا ، وآخر من مرسيليا الى هونج كونج عن طريق بورسعيد ٠

— اربعة خطوط نمساوية منها واحد بين الاسكندرية وتريستا ، وواحد بين الاسكندرية والأستانة ، وآخر من تريستا الى بومباى عن طريق بورسعيد السويس ٠

— خطان ايطاليان أحدهما بين جنوة والاسكندرية ، والآخر من جنوة الى بومباى مرورا ببورسعيد السويس ٠

— خط روسى بين الاسكندرية والأستانة وأوديسا ٠

— خط تركى (عثمانى) من الأستانة الى البصرة عن طريق بورسعيد السويس ٠

بالاضافة الى ذلك كانت توجد أعداد من السفن الأجنبية تعمل بدون انتظام ، وخاصة الانجليزية بين مصر وأوربا ٠

وكما هو واضح فان المقارنة الإجمالية لاعداد الخطوط كانت فى صالح تفوق الأجنبية مجتمعة ، أما اذا قورنت كل على حدة بالمصرية نجد تفوق المصرية على الانجليز أو الفرنسية أو أيا من الأخريات ولكن مع ملاحظة أن أعداد السفن المصرية فى خطوطها قد تراوحت بين ٢٦ ، ٢٧ سفينة بينما تفوقت بعض أعداد السفن الأجنبية فى خطوطها ، وكان ذلك بالنسبة للانجليزية والفرنسية والنمساوية على وجه الخصوص حسبما نوضح ذلك ، أما نشاط السفن المصرية بالنسبة للعثمانية فكما هو واضح تفوق خطوطها عما كان لسفن الدولة العثمانية التى لم يكن لها سوى خط واحد وهى الدولة صاحبة السيادة ، ومن ثم فقد برز فى هذه الخصوصية دور السفن المصرية البخارية فى ربط أرجائها بحريا ٠

---

(١) راجع ما سيتم تناوله عن دور السفن فى ربط مصر بالخارج ٠

(٢) د٠ أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، (ط ١٩٥٥) ، ص ص : ٢٦٨ ، ٢٦٩ ٠

أما تفاصيل خطوط تلك السفن الأجنبية فقد كانت حسبما أوردها علي مبارك الإنجليزية وأهمها الشركة الشرقية P & O وكانت رحلاتها أسبوعية ، تبحر سفنها من سوثامبتون يوم السبت وتصل الاسكندرية كل يوم جمعة وتقوم منها كل يوم أحد ، وتصل الاسكندرية سفينة من برنديزى تبحر منها الثلاثاء وتدخـل ميناءها الجمعـة أيضـا وتقوم منها الأحد أو الثلاثاء ·

أما الفرنسية ومن أهمها الميساجيرى الامبراطورية ، فكانت مواعيد رحلات سفنها من الاسكندرية يومي السبت والأحد ، ومن بورسعيد السبت، كما كانت توجد رحلات لشركة فرسينى كل أسبوعين للاسكندرية أيضا ، بينما كانت ترد سفن شركة اللويد النمساوية للاسكندرية كل يوم جمعة بعد منتصف الليل ، وتقوم منها كل يوم اثنين ظهـرا ، وذلك بالنسـبة للقادمة من تريستا ، أما التى تتجه الى الاستانة فتقوم من الاسكندرية كل ثلاثاء ، وأما خط الشـام فيمر بالاسكندرية يوم الجمعـة كل أسبوعين ، أما شركة روباتينو الايطالية فقد كان خطها من جنوه يصل الاسكندرية فى السابع والسابع عشر والسابع والعشرين من كل شـهر ، وخطهـا الى بومباى يمر ببورسعيد أول كل شهر ، وكانت رحلات الشركة المسكوبية فى خطها القادم من أوديسا تصل للاسكندرية مرة كل أسبوعين ، وفضلا عن ذلك وجدت سفن بريدية لشركات أخرى (٣) ·

وكما هو ملاحظ كثافة التقاء النشاط البحرى حول الاسكندرية التى بدت ميناء مصر الأول ، وكان من أثر هذه الكثافة على السفن المصرية أن ادارتها كانت تقوم بوضع مواعيد تبدأ من حيث تنتهى مواعيـد السـفن الأجنبية ، بمعنى آخر اختيار موعد للابحار أو الوصول خلاف التى للسفن الأجنبية فى معظم الأحيان ، وذلك لاتاحة الفرصة لشحوناتها ، مثلما كانت تنهج سياسة تخفيض النولون فى بعض الأحيان ، وقد سبق الاشارة لذلك فى عمل الوكلاء ، ولعلنا نشير الى أن مجال العمل البحرى بين هذه الشركات لم يكن فى مجمله تنافس ، وانما كان يشمل بعض أوجه التعاون فضـلا عن المسارعة بالانقاذ البحرى بين السفن ، وكان يتـم الاستعانة ببعض عامليها فى السفن المصرية وكذلك التزود بالوقود أو شراء السفن واصلاحاتها وما الى ذلك مما سبق الاشارة اليه فى مواضعه ·

على أن ما يهمنا فى هذا العرض هو رصد أثر كثافة عمل السـفن الأجنبية على البحرية التجارية المصرية ، حقيقة لقد نحيت المصرية جانبا

---

(٣) على مبارك : مرجع سابق ، ج٧ مج٢ ، ص - ص : ٨٥ - ٨٧ ·

من مجال المنافسة فى عهد محمد سعيد باشا نظرا لظروف التدهور التى لحقت بها ، وهذا ما اختلف فى عهد اسماعيل باشا ، وحتى يتضح ذلـك نسوق بعض الاحصاءات للحركة الملاحية فى الموانىء المصرية فى الفترة التى تلت افتتاح قناة السويس وعاصرت الاستقرار النسبى للخطوط الملاحية التى سبق تناول تفاصيلها .

ومن أهم ما تحققه هذه الاحصاءات :

أولا : توضيح صورة النشاط الملاحى فى موانىء مصر وملحقاتها .

ثانيا : ابراز قدر مشاركة السفن التجارية المصرية قياسا بالأجنبية ،

ثالثا : لعلها تقدم مؤشرا نسبيا لمشاركة كل منها على حدة فى النقل البحرى ، وخاصة ازاء عدم توافر احصاء خاص بالتجارة الخارجية أو حركة الركاب تبعا لجنسية السفن المستخدمة ، ونستهل هذه الاحصاءات بأمثلة عن جنسيات حركة السفن الملاحية فى مينائى الاسكندرية وبورسعيد عامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ ، لكونهمـــا أهـــم مينـــائين مصريين على ســاحل البحـر المتوسط (*) ، وهى تشمل حركة السفن التجارية الواردة والخارجة متضمنة البخارية والشراعية ، ولا تتضمن بطبيعة الحال السفن الحربية (**) ، وذلك من خلال الجداول المتفرقة التى أوردها رينى بك ، وقد أقرناها ببيان النسب المئوية لكل منها ، لنتبين مشاركة كل منها سواء تبعا للجنسيات أو درجة التطور فى التشغيل البخارى وكانت كما يلى :

(*) كانت احصاءات موانىء هذا الساحل تشمل مرفا رشيد ، أبو قير ، دمياط ، البرلس ، العريش .

(**) أورد رينى بك تفاصيل حركة السفن الحربية تبعا لجنسياتها فى مختلف الموانىء والملحقات المصرية وللمزيد : —

Régny, E. : Op. Cit., — Tome 1, p-p : 17-30.
— Tome 2, p-p : 20-45, — Tome 3, p-p : 22-42.

بيان اجمالي الحركة الملاحية للسفن التجارية الواردة والخارجة في ميناءي الاسكندرية وبورسعيد عامي ١٨٧٠، ١٨٧١ (١)

جنسية السفن	الاسكندرية: شراعية	الاسكندرية: تجارية: تجارية	الاسكندرية: تجارية: بريدية	اجمالي	النسبة المئوية: للشراعية	النسبة المئوية: للتجارية	النسبة المئوية: للاجمالي العام	ملاحظات	بورسعيد: شراعية	بورسعيد: تجارية: تجارية	بورسعيد: تجارية: بريدية	اجمالي	النسب المئوية: للشراعية	النسب المئوية: للبحارية	النسب المئوية: للاجمالي العام
عثمانية	٤٣٠٥	١١	——	٤٣١٦	٩٩ر٧٤٥	٥٥ر	٣٨ر٥١١	اورد نريني بك	١٠١١	٤٥	٦	١٠٦٢	٩٩ر١٩٨	٤ر٨٠٢	٢١ر٠٨٤
مصرية	٤	١٠	٥٠٩	٥٢٣	٧١٥ر	٩٩ر٢٢٥	٤ر٦٦٧	رقم اجمالي السفن	٣٣	—	٣٨٧	٤٢٠	٧ر٨٥٧	٩٢ر١٤٣	٨ر٣٢٨
انجليزية	١٤٥٩	١١١٥	٤٤٧	٣٠٢١	٤٨ر٢٩٥	٥١ر٧٠٥	٢٦ر٩٥٦	التجارية الواردة	٣١١	١٥٢٢	٣٠	٠٦٤	١٦ر٦٨٠	٨٣ر٣١٥	٣٧ر٠٠٦
فرنسية	٣٣	١٠٣	٤٣٩	٥٧٥	٥ر٧٣٩	٩٤ر٢٦١	٥ر١٣١	للاسكندرية عام	٢٠	١٥٨	٣٧٢	٥٥٠	٣ر٦٣٦	٩٦ر٣٦٤	١٠ر٩٣٩
ايطالية	٣٤١	٥١	٣١٨	٧١٠	٤٨ر٠٢٨	٥١ر٩٧٢	٦ر٣٣٥	١٨٧٠،٢٣٥	٢٢٠	—	٦٠	٢٨٠	٧٨ر٥٧١	[illegible]	٥ر٥٥٩
نمساوية	٣٨٦	١٤	٤٣٨	٨٣٨	٤٦ر٠٦٢	٥٣ر٩٣٨	٧ر٤٧٨	حلاف جميع	٨٥	—	٣٦٤	٤٤٩	١٨ر٩٣١	٨١ر٠٦٩	٨ر٩١٤
روسية	٢٥٨	٤	١٠٤	٣٦٦	٧٠ر٤٩٢	٢٩ر٥٠٨	٣ر٢٦٦	القنصلات ٢٧٠، وفي	٤١	—	١٦٤	٢٠٥	٢٠ر٠	٨٠ر	٤ر٠٧٠
يونانية (٢)	٥٣٠	—	—	٥٣٠	١٠٠ر	—	٤ر٧٢٩	مقارنة للواردة	٦٢	—	—	٦٢	١٠٠ر	—	١ر٢٣١
دول اخرى	٢٠٩	١٨	١	٢٢٨	٩٤ر٢٠٧	٥ر٧٩٣	٢ر٩٢٦	عامي ١٨٧٠، ١٨٧١ عاند ذكر بعض الارقام الناقصة في الشراعية العثمانية والانجليزية والايطالية واليونانية تم احصائها (٣)	١٠٥	٣٥	٥	١٤٥	٧٢ر٤١٤	٢٧ر٥٨٦	٢ر٧٨٩
الاجمالي	٧٦ ٥	١٣٢٦	٢٢٥٦	١١٢٠٧	٦٨ر٠٢٨	٣١ر٩٧٢	١٠٠٪		١٨٨٨	١٧٢١	١٣٨٨	٥ ٢٧	٣٧ر٤٨٣	٦٢ر٥١٧	١٠٠٪

١) النسب المئوية من عمل الباحث والباقي مستخرج من بيانات متفرقة من :

Ibid : - Tome 2, PP : 20 - 24 , 28 - 31 .
- Tome 3 , PP : 22 - 25 , 36 - 39 .

٢) كان من بين جنسيات سفن الدول الاخرى "امريكا، هولندا، السويد والنرويج، الدانمارك، بلجيكا، البرتغال، اسبانيا، ساموس، زنجبار، تنزانيا، الفلاندية"

- Loc , Cit .
- Ibid , Tome 2 , PP : 20 , 21 , - Tome 3 , PP : 22 , 23 .

ومن خلال قراءة هذا البيان بداية فى الاسكندرية يتضح لأول وهلة تبوأ السفن العثمانية مركز الصدارة بالنسبة للاجمالى العام ٣٨٫٥١٢٪ ، بيد أن هـذا لا يستقيم مع فقر تنظيمها للخطوط البخـارية المنتظمة ، ومن ثم تبدو هذه الصورة خادعة تصححها قراءة بيان سفنها حيث كانت الشراعية هى الغالبة والتى جعلتها تتبـوأ تلك الصـــدارة حيث كانت ٩٩٫٧٤٥٪ من اجمـالى سفنها ، بينما فسرت ضـآلة عـدد البخارية التى لم تتعد ٠٫٢٥٥٪ من اجماليها عدم وجود خط ملاحى عثمانى ، وفى نفس الوقت تقدم دليلا عمليا على عدم القـدرة على المنافســة فى عالم التطور البخارى ، ويمكن أن ينطبق نفس القول على اليونان التى كانت تمتلك سفنا بخارية تعمل بين جزرها فى أوربا ولكنها لم تصل خـــلال العامين للاسكندرية ، وهذا يفسر بدوره عدم وجود خط ملاحى يونانى فيما سبق تنـــاوله .

لذلك يمكن الأخذ بنسبة السفن البخارية دليلا على المشاركة الملاحية المنتظمة ، وفى هذا المجال فان أعداد سفن كل خط ملاحى كانت تختلف من دولة لأخرى تبعا لما تمتلكه منها أو تخصصه لرحلاتها ، ومن ثم يظهر بجلاء تفوق بريطانيا ثم فرنسا ومن بعدهما مصر ثم النمسا فايطاليا ثم روسيا والدول الأخرى ، وذلك تبعا لدرجـــة ارتبـــاط مصالحهـــا التجارية بمصر (٧) .

واذا انتقلنا الى بور سعيد سنجد أيضا تفوق اجمالى العثمانية ولكن لنفس الأسباب زيادة أعداد السفن الشراعية ، بيد أنه يلاحظ الزيـادة النسبية لأعداد سفنها البخارية (التجارية والبريدية) فبدت ١٫٦٢٠٪ من اجمالى البخارية ، ٤٫٨٠٢٪ من اجماليها ، وذلك لمرور سـفن خطها الملاحى بين الأستانة والبصرة عن طريق بورسعيد ـ السويس ، ولكن ظلت نسبة الدول الأخرى متفوقة بخاريا بالنسـبة لمجملهـــا ، وكانت البخارية الانجليزية فى المرتبة الأولى ٤٩٫٣١٧٪ فالفرنسية ١٦٫٨٣١٪ فالمصرية ١٢٫٢٩٠٪ ثم النمساوية فالروسية والايطاليـــة ، كما كانت البخارية تمثل القدر الأكبر بالنسبة لسفن كل منها ، ثم الدول الأخرى ، وذلك لوجـود علاقات بين هذه الدول والشرق الأقصى ، ومن ثم اتخذت القنـاة ممرا .

أما اذا انتقلنا الى موانىء البحر الأحمر فاننا نلاحظ انخفاض أعداد السفن بها عما كان فى البحر المتوسط ملتقى الموانىء الأوربية ، وهذا ما يوضحه البيان التالى لنفس الفترة فى موانىء السويس القصـــير ، سواكن ، مصوع وذلك لاجمالى السفن التجارية الواردة والخارجة .

(٧) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول « ظروف قيام البحرية التجارية » .

بيان أجمالى الحركة الملاحية للسفن التجارية الواردة والخارجة فى موانىء السويس . القصير ، سواكن ، مصوع عامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ ، (٨)

الموانىء جنسية السفن	السويس (*)				القصير				سواكن				مصوع				الاجمالى				النسبة المئوية		
	شراعية	بخارية		اجمالى	شراعية	بخارية		اجمالى	شراعية	بخارية		اجمالى	شراعية	بخارية		اجمالى	شراعية	بخارية		الاجمالى النهائى	للشراعية	للبخارية	الأجمالى العام
		تجارية	بريدية			تجارية	بريدية			تجارية	بريدية			تجارية	بريدية			تجارية	بريدية				
عثمانية	٢٥٢	١٠	٢٧	٢٩٩					٥٥٣	–	–	٥٥٣	٦٢١	–	–	٦٢١	١٤٢٦	١٠	٣٧	١٤٧٣	٩٦,٨٠٩	٣,١٩١	٣١,١٤٢
مصرية	١٣٦	١٣	١٤٩	٢٩٨	٦٤٨	٢	–	٦٥٠	–	–	١٦٥	١٦٥	٢٢١	–	٧٢	٢٩٣	١٠٠٥	١٥	٣٨٦	١٤٠٦	٧١,٤٧٩	٢٨,٥٢١	٢٩,٧٢٥
انجليزية	٣٤	١١٧٩	١٦١	١٣٧٤	١	٦	–	٧	٢	–	–	٢	-	٢	–	٢	٣٧	١١٩٧	١٦١	١٣٩٥	٢,٦٠١	٩٧,٣٩٩	٢٩,٢٨١
فرنسية	١٤	٨٣	٨٢	١٧٩					٤	–	–	٤	٤	–	–	٤	٢٢	٨٣	٨٢	١٨٧	١١,٧٦٥	٨٨,٢٣٥	٣,٩٥٤
ايطالية	٢٠	٢٦	٢٢	٦٨					١	–	–	١					٢١	٢٦	٢٢	٦٩	٣٠,٤٣٥	٦٩,٥٦٥	١,٤٥٩
نمساوية	٩	٧	١٢٢	١٣٨													٩	٧	١٢٢	١٣٨	٦,٥٢٢	٩٣,٤٧٨	٢,٩١٨
روسية	–	٦	–	٦													–	٦	–	٦	–	١٠٠,٠٠	٠,١٢٦
يونانية	٢	–	–	٢	٩	–	–	٩	٤	–	–	٤					١٥	–	–	١٥	١٠٠,٠٠	–	٠,٣١٧
دول أخرى	١٧	٣٤	–	٥١													١٧	٣٤	–	٥١	٣٣,٣٣٣	٦٦,٦٦٧	١,٠٧٨
الاجمالى	٤٨٤	١٣٥٨	٥٧٣	٢٤١٥	٦٥٨	٨	–	٦٦٦	٥٦٤	–	١٦٥	٧٢٩	٨٤٦	٢	٧٢	٩٢٠	٢٥٥٢	١٣٦٨	٨١٠	٤٧٣٠	٥٣,٩٥٣	٤٦,٠٤٧	٪١٠٠

(٨) النسبة المئوية من عمل الباحث والبيان مستخرج بمعرفته من إحصاءات متفرقة عن : –
Régny, E : OP, Cit - Tome 2, p - p:34-44.
Tome 3.p -p:31.41.

(*) أضيفت السفن الخارجة من السويس ١٨٧١ من إحصاء مرور قناة السويس عن : –
Loc, Cit, p p:41-42..

والملاحظ من هذا الاحصاء تبوأ السويس مركز الصدارة بنسبة ٥١ر٠٥٧٪ من الاجمالى العام وكانت نسبة الشراعية بها ٢٠ر٠٤١٪ ، أما البخارية فكانت نسبتها ٧٩ر٩٥٩٪ ، ثم يليها مصوع ١٩ر٤٥١٪ والشراعية بها ٩١ر٩٥٧٪ والبخارية ٨ر٠٤٣ ، ثم سواكن ١٥ر٤١٢٪ الشراعية بنسبة ٧٧ر٣٦٦٪ والبخارية ٢٢ر٦٣٤٪ ، وأخيرا القصير بنسبة ١٤ر٠٨٠ الشراعية منها تمثل نسبة ٩٨ر٧٩٩٪ وأما البخارية فقد كانت ١ر٢٠١٪ ، أى أن السويس لم تحتل فقط المرتبة الأولى وانما كانت متفوقة بدرجة كبيرة فى استقبالها السفن البخارية وأن القصير بدت فقيرة للغاية فى استقبالها السفن المتطورة ، وبين هذه وتلك تبدو أهمية تحركات السفن التجارية المصرية بين سائر الجنسيات ، وهذه اذا كانت نسبة الشراعية منها تأتى فى المرتبة التالية الكبيرة للدولة العثمانية فبدت نسبتها ٤٢ر٠٣٨٪ من الاجمالى العام للشراعية ، الا أنها حافظت على نفس المرتبة الثانية فى السفن البخارية فكانت ١٣ر٧٨٠٪ من اجماليها العام ولم تتقدمها سوى بريطانيا التى كانت نسبة سفنها ٦٥ر٤٠٥٪ تبعا لتحركاتها الملاحية المتسعة بين الهند وعدن وأوربا مرورا بالسويس ، بيد أن أهمية هذه السفن البخارية المصرية بدت على وجه الخصوص فى مينائى سواكن ومصوع فكانت فى أولهما هى كل السفن البخارية من وابورات البوستة الخديوية ، وفى الثانية كانت النسبة المتفوقة ٧٢ من الاجمالى ٧٤ ، وكانت السفينتان الأخريان انجليزيتين ، وفى هذا المجال بدت أداة هامة فى الربط بين مصر وملحقاتها ، ولعل هذا يقودنا الى محاولة ترتيب الاحصاءات السابقة تبعا لسفن كل دولة لتبين موقع السفن المصرية منها .

كما هو واضح فان الدولة العثمانية كانت دوما متفوقة فى السفن الشراعية تليها انجلترا وبقية الدول ، بينما تبوأت مصر مركزا متأخرا ، حدث ذلك فى الاسكندرية وبورسعيد ، بينما تلت العثمانية فى السويس وسواكن ومصوع ، ربما لأن هذه الموانىء مثلت خصوصية متميزة لكل منهما حيث زيادة حركة الركاب فى موسم الحج وتزايد نشاط السفن بصفة عامة ، بالاضافة الى تميز روابط الشعوب وتفضيلها استخدام السفن الاسلامية فى هذا الموسم وامتد أثر ذلك فى غالبية الأحيان الى الفترات الأخرى ، ومن ثم فقد بدت السفن الشراعية العثمانية هى المنافس الأول للشراعية المصرية ، مع ملاحظة أن رينى بك فى هذه الاحصاءات لم يشر للسفن المصرية التى كانت تعمل فى النشاط الخاص بكل ميناء فى اجراءات النقل للشحن أو التفريغ أو الانتقال من الميناء للملاحة الداخلية وخاصة فى الاسكندرية حيث ترعة المحمودية ، بينما كانت الغالبية الفائقة للمصرية

فى القصير التى بدت كميناء فقير الامكانيات الملاحية واقتصاره على استقبال حركة الركاب في جنوب مصر ·

وقد أثرت حركة السفن الشراعية خاصة بالنسبة للدول العثمانية فى ترتيب الاجمالى العام فبدت تمتلك من السفن أعدادا كبيرة عكس واقع التطور ، وذلك فى أنه لم يكن بمقدور سفنها هذه الانتظام فى خطوط مرور بحرية منتظمة المواعيد ·

وعموما فالسفن الشراعية بأسرها لم تكن لها جداول مواعيد ، وانما كانت تخضع لعوامل الطقس ودرجات الملاءمة الملاحية أثناء رحلاتها ، ولعل السر في تفوق شراعية العثمانية يكمن فى أنها كانت تمتلك أعدادا كثيرة منها ، كما أن سفنها حاولت الافادة من خصوصية امتداد الولايات العثمانية ومن ضمنها مصر وكانت زيادة أو تكثيف أعدادها بديلا عن عدم امتلاك البخارية التى تتميز بزيادة الحمولة وتفوق السرعة وانتظام المواعيد ، وعلى العكس من ذلك كانت انجلترا التى امتلكت كلا النوعين بدرجة مكنتها من المنافسة والتفوق في خطوطها الملاحية ·

فبالنسبة للسفن البخارية نجد أن مصر كانت تتبوأ المرتبة الثالثة بعد السفن الانجليزية والفرنسية وذلك فى أهم الموانىء الاسكندرية وبورسعيد ، السويس ، ثم تفردت بكل من سواكن ومصوع ، ثم كانت تلى سفن مصر بقية الدول النمسا ، ايطاليا ، روسية ، بينما كانت تتقهقر السفن العثمانية لمرتبة تبعدها عن مستوى المنافسة ، ولعل ذلك يعطى صورة عن ماهيتها كرجل ضعيف ، ويقدم لنا تفسيرا عمليا لأسباب استحواذ السفن البخارية المصرية على اعجاب أهالى وتجار الولايات العثمانية ، مثلما يفسر جانبا هاما من دوافع التشجيعات السلطانية للبحرية التجارية المصرية ، حيث كانت هذه السفن العوض والبديل عما لا يملكه السلطان بالفعل ، خاصة وانها كانت ترفع رايته فى البحار وان كان ذلك اسميا ·

ولعل هذا يوضح أن مصر كانت بالفعل متطورة فى عالم الملاحة ، وأنها امتلكت سفنا بخارية نافست بالفعل السفن الأجنبية فى عهد اسماعيل باشا ، وكانت فى مستوى حضارى وبدرجة لم تدع معها النشاط الأجنبى يستحوذ بأسره على الموانىء المصرية ، ولم يكن منتظرا منها فى ضوء رسوخ تفوق امكانيات الدول الأخرى اقتحامها السوق الأجنبية بنفس الدرجة ، وانما اتجهت لكى تبلور نشاطا ملموسا لأعدادها الى الموانىء القريبة ، وهذا يفسر لنا نجاحها فى الربط بين مصر والولايات العثمانية وبعض الموانىء الأوربية الأكثر قربا فى السواحل اليونانية ، وعدم نجاحها

فى الموانىء الايطالية والنمسوية ، وكذلك عدم وجود خطوط سير لسفنها الى انجلترا وفرنسا ـ وان كانت قد أبحرت لهما فى بعض الرحلات التجارية ـ وذلك لامتلاك هذه الدول أعدادا كبيرة من البخارية .

وحتى تتضح هذه الصورة بدرجة أكثر ، نقول أن الابحار للموانىء العثمانية كان أكثر ملاءمة ليس بسبب الظروف التاريخية والسياسية فقط وانما لوجود أرضية ملاءمة لنشاط السفن البخارية المصرية لخلو الساحة العثمانية من هذا النوع القادر على المنافسة ، فى الوقت الذى يتجه نشاط السفن الأجنبية للربط بينها وبين موانىء دولها ، ومن ثم أصبحت المصرية تمثل الرابط بين مصر والسواحل الشامية والعثمانية ، وكذلك كان يناسبها الابحار الى الجزر اليونانية ، لأن اليونان كانت تسير سفنها الشراعية للموانىء المصرية ، ولم تكن تسير البخارية التى كانت تعمل بينها وبين الموانىء الأوربية .

ولكى يكون الحديث موثقا ، وحتى لا تذهب التأويلات الى الظن بامتلاك الدولة العثمانية أعدادا بخارية كبيرة تعمل فى موانىء أخرى ، أو أن انجلترا وفرنسا وايطاليا والنمسا كانت تسير الى مصر ما تمتلكه من السفن البخارية وبالتالى كان بمقدور المصرية التوجه الى موانئها بنفس الدرجة ، نشير الى أن الاحصاءات توضح ذلك ففى احصاء عدد السفن البخارية فى العالم عام ١٨٧٧ ، كانت بواخر العالم بأسره ٥٤٧١ سفينة تجارية ، الانجليزية ٣١٣٣ ، الفرنسية ٢٧٢ ، الروسية ١٤٥ ، الايطالية ١١٠ ، النمساوية ٧٤ ، بينما التركية والمصرية ٣٣ وقد سبق أن وضح فى التطور الكمى للسفن امتلاك البحرية التجارية المصرية لغالبية هذا العدد ، أما اليونانية فقد كانت ١٢ سفينة ، والبقية للدول الأخرى .

أما السفن الشراعية فقد كان عددها لنفس العام ٥١٩١٢ منها الانجليزية ١٧٧٦٥ ، الايطالية ٤٤٠٢ ، الفرنسية ٣٣٥٠ ، اليونانية ٢٠٢٤ ، الروسية ١٨٠٢ ، النمساوية ٦٥٢ ، أما التركية فقد كانت ٣٠٠ سفينة ، والبقية للدول الأخرى (٩) .

وكان من الطبيعى وجود توازى بين أعداد السفن وحجم توجهات التجارة المصرية الخارجية ، ولذا فقد كانت بريطانية المتفوقة بحريا تستحوذ على ٦٩ر٢٠٪ من تجارة مصر فى الأعوام ٧٤ ـ ١٨٧٨ ، تليها فرنسا

---

(٩) الوقائع المصرية : العدد ٤٧٩ بتاريخ الأحد ٢٢ صفر ١٢٩٥ هـ/٢٤ فبراير ١٨٧٨ م ، وللمزيد راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام البحرية التجارية المصرية .

١٣٫٢٨٪ ثم النمسا والمجر ٢٤٫٦٪ ونلاحظ اهتمام سفنها بالبريد خاصة ، ثم ايطاليا ٤٫١٪ وبقية الدول الأخرى ٧٫١٨٪ (١٠) ٠

وانه طالما وجدت سفن بخارية قـادرة على الرحـلات البحرية لدى أى دولة ، فانه لا شك ستتجه تلك الدولة أولا وقبل كل شيء لاستخدام سفنها فى شتى ضروب النقل البحرى ، واذا لم تكفى أعداد سفنها البخارية تستعين ببواخر الدول الأخرى ، ونفس الشيء اذا كانت تمتلك شراعية فقط أو بخارية قليلة الاثر ، ولهذا يرجع قيام السفن المصرية بأعدادها البخارية ـ التى تراوحت فى عهد اسماعيل باشا بين ٢٦ ، ٢٧ سفينة ـ بجهـد ملحوظ تبعـا لامكانياتها العـددية ازاء الزيادة الكبيرة لمـا امتلكته الدول الأجنبية ، ولا شك فان الأعداد الأجنبية كانت ستتزايد فى حالة عدم وجود المصرية ، وبالطبع لم يكن بمقدور المصرية احتكار نشاط الموانىء المصرية فى البحار وذلك لبروز عدة حقائق هى : ـ

أولا : استقرار مبدأ حريتى التجارة والملاحة ، وأن الأمر لم يعـد احتكارا للباشا الذى يرسله أو يستقبله على ظهر سفنه ٠

ثانيا : أكد توافد السفن من مختلف الجنسيات وتفـوق أعدادهـا مجتمعة عن المصرية ، أن ما كانت تشارك به الموانىء المصرية فى حركة التبادل الدولية كان يفوق كثيرا امكانيات السـفن المصرية منفردة ، وبالتالى اتسعت ساحة النشاط للأجنبية ٠

ثالثا : كان قد استقر للأجانب حرية التجارة تبعا للامتيازات الأجنبية والغاء الاحتكارات ، وبالتالى وجد التجار مثلما وجدت البيوت التجارية والتوكيلات الملاحية وغيرها ، الأمر الذى كان يهمهـا هى الأخرى تنشيط دور سفن دولها ، أو استخدامها كرابط مع دولهم ٠

بالاضافة الى ذلك ما كانت تعنى به كل دولة من استخدام لسفنهـا التجارية فى التعامل مع مصر سواء بالتعامل المباشر منها واليها ، أو غير المباشر فى مرورها بالموانىء المصرية أثناء ابحارها الى مناطق أخرى ٠

وفى أعقاب هذا العرض التفصيلى لجنسيات السفن التجارية فى أهم الموانىء المصرية أو الملحقات يجدر تناول اجمالى الحركة فى مجمل الموانىء

---

(١٠) فريدريكو اميتشى : مرجع سابق ، جـ ١ ، ص : ٥٠ ٠

فى غالبية السنوات التالية ، وذلك مما أورده فريدريكو أميتشى عن الفترة ٧٣ ـ ١٨٧٧ ، ويلاحظ على هذا الاحصاء أنه لم يرد تفصيلا على غـرار ما اتبعه رينى بك ، كما سنلاحظ فيه زيادة نسبة أعداد السفن المصرية مقارنة بالأجنبية ، ويرجع أن ذلك كانت نتيجة رصده اجمالى السفن الشراعية المصرية وغيرها من الوحدات البحرية التى كانت تنتقل فى الملاحة الساحلية بين الموانىء المصرية فقط ، دون المشـاركة فى الملاحـة البحرية بين مصر والخارج ، وهو الذى لم يورده رينى بك ، ولكنه يبرز على كل حال تطور المشاركة المصرية ، وكان كما يلى (١١) :

الموانئ	اجمالى السفن حسب حركة التشغيل		السفن حسب حركة السير الملاحى		السفن حسب الجنسية واسقة ومصيورة (١٢)		الاجمالى العام (*)	نسبة السفن المصرية /	نسبة السفن الأجنبية /	نسبة الميناء للإجمالى العام /
	بحارية	شراعية	ملازمة	متنقلة	مصرية	اجنبية				
البحر المتوسط										
الاسكندرية ٧٣-٧٧	٩٠١٩	٣٠٤٤٤	١٣٩٧١	٢٥٤٩٢	١٤٤٣٣	٢٥٠٣٠	٣٩٤٦٣	٣٦,٥٧٣	٦٣,٤٢٧	٢٥,٣٠٤
بورسعيد ٧٣-٧٧	١٥٦٨٤	٦٧١٥	١٤٧١	٢٠٩٢٨	١٨٠١	٢٠٥٩٨	٢٢٣٩٩	٨,٠٤١	٩١,٥٩	٢٠,٠٣٨
دمياط ٧٣-٧٧	٧	١١٤٩٣	٣٩٤٤	٧٥٥٦	٣٩٦٥	٧٥٣٥	١١٥٠٠	٣٤,٤٧٨	٦٢,٥٢٢	١٠,٢٨٨
ابو قير ٧٤-٧٧	-	٤٦٥٢	٤٦٢٣	٢٩	٤٦٣٦	٢٦	٤٦٥٢	٩٩,٤٤١	٠,٥٥٩	٤,١٦٢
البرلس ٧٣-٧٧	٠	٢٧٧٥	٢٧٥٧	١٨	٢٧٥٣	٢٢	٢٧٧٥	٩٩,٢٠٧	٠,٧٩٣	٢,٤٨٣
رشيد ٧٣-٧٧	-	٩٣٧١	٩٢٤٣	١٢٨	٩٢٥١	١٢٠	٩٣٧١	٩٨,٧١٩	١,٢٨١	٨,٢٨٣
العريش ٧٣-٧٧	-	١٦٨	٠٣١	٣٨	١٣٠	٣٨	١٦٨	٧٧,٣٨١	٢٢,٦١٩	٠١٥٠
موانئ البحر الاحمر										
السويس ٧٣-٧٧	٧٨٩٨	١٨٣٩	-	٩٧٣٧	٢٢٢٨	٧٥٠٩	٩٧٣٧	٢٢,٨٨٢	٧٧,١١٨	٨,٧١١
القصير ٧٣-٧٧	١٤	١٦٦١	-	١٦٧٥	١٦٥٥	٢٠	١٦٧٥	٩٨,٨٠٦	١,١٩٤	١,٤٩٨
(**)										
الوجه ٧٥ ، ٧٦	٦٤	١٤٦٩	٩١٦	٦١٧	١٤٦١	٧٢	١٥٣٣	٩٥,٣٠٣	٤,٦٩٧	١,٣٧١
ملحقات مصرية										
سواكن ٧٣-٧٧	٥٤٣	٨٣٦	-	١٣٧٩	١٢١٩	١٦٠	١٣٧٩	٨٨,٣٩٧	١١,٦٠٣	١,٢٣٤
مصوع ٧٣-٧٧	٢٦١	٢٨٦٩	٥٢٣٠	١٩٠٠	٥٤٧٤	١٦٥٦	٧١٣٠	٧٦,٧٧٤	٢٣,٢٢٦	٢,٣٧٨
الاجمالى العام	٣٢٤٩٠	٧٨٢٩٢	٤٢٢٨٦	٦٩٤٩٧	٤٨٩٩٦	٦٢٧٨٦	١١١٧٨٢	٤٣,٨٣٢	٥٦,١٦٨	١٠٠/

(١١) النسب من عمل الباحث والبيان مستخرج بمعرفته من إحصاءات متفرقة عن :-

فريدريكو أميتشى :مرجع سابق ، مج ٢ ص ص :٦٢-٨٠ .

(١٢) اورد اميتشى تحت هذا العنوان " السفن ذات العلم المصرى وذات العلم الاجنبى .

(*) هذا الاجمالى خاص بحركة السفن التجارية دون الحربية حسب جنسياتها وهى بالمرجع نفسه ص ص :٥٩-٦١ .

(**) لم يورد اميتشى خلاف هذين العامين للوجه وقد اشار لعدم توافر سواهما وكانت اهمية الوجه تأتي من إتخاذها حجراً صحياً وابطل ذلك عام ١٨٧٧ . – نفسه ، ص ص ٦٢، ٦٧

ونلاحظ فى هذا الاحصاء تفوق الحركة الملاحية فى سواحل البحر المتوسط عن البحر الأحمر وفى أولهما تفوقت الاسكندرية بصفة عامة على سائر الموانىء ثم تلتها بورسعيد كذلك ، فدمياط وبقية موانىء هـــذا الساحل نتيجة زيادة الحركة الشراعية ، ولذلك لا تظهر « دمياط - أبو قير - البرلس - رشيد - العريش » فى جداول خطوط سير السفن البخارية ٠

أما فى البحر الأحمر فقد تبوأت السويس المرتبة الأولى ثم مصوع فالقصير فالوجه فسواكن ، وان كانت حركة الملاحة البخارية تنحى كل من القصير والوجه من المنافسة ، وتضع سواكن فى مرتبة تسبق مصوع ٠

أما اذا حاولنا تناول حالة كل ميناء على حدة ، فان النسب التى وضعها الباحث توضح قياس حركة السفن المصرية والأجنبية ، ومنها يبرز ارتفاع نسبتها فى الاسكندرية ٣٦٫٥٧٣٪ عما كان فى بورسعيد ٨٫٠٤١٪، والسويس ٢٢٫٨٨٢٪ ، وذلك لوجود حركةمرور بحرية نشطةفى الاسكندرية كموقع لادارة البحرية التجارية المصرية ، يبدأ وينتهى اليها نشاط سفنها العاملة فى البحر المتوسط ، وكذلك التى تصلهـا من البحـر الأحمر ، بالاضافة الى حركة السفن الشراعية الساحلية ، وعلى العكس من ذلك فقد تفوقت الأجنبية بصورة كبيرة فى بورسعيد ٩١٫٩٥٩٪ وذلك لاتخاذها كميناء عبور (ترانزيت) لغالبية السفن المارة من قناة السويس ، سواء التى تمر بالموانىء المصرية فى البحرين ، أو التى تجتازها دون مرور متجهة بين أوربا والبحر الأحمر فالشرق الأقصى ، ونفس الشىء وان كان بدرجة أقل فى السويس ٧٧٫١١٨٪ ، وذلك لبروز السويس كميناء تجارى يرتبط بالظهير المصرى عبر الطرق البريدية والحـديدية ، وبالتالى اتجـاه نشاط فارق الاحصاء بينها وبين بورسعيد الى السويس نفسها ، وفى هذا المجال نشير الى انه مما خفض نسبة السفن الأجنبية فى السويس عن بورسعيد ، زيادة نســبة الســفن المصرية المتفوقة فى ســواكن ٨٨٫٣٩٧٪ ومصوع ٧٦٫٧٧٤٪ والتى كانت تربط بين السويس وتلك الملحقات ، بالاضافة الى الوجه ٩٥٫٣٠٣٪ والتى كان بها الحجر الصحى ، وكما هو معلوم فان هذا الحجر كان يرتبط بحركة الركاب المتزايدة فى مواسم الحج ، وكانت تستأثر بغالبيتها السفن المصرية التى كانت تصل السويس ، ويمكن أن يشارك القصير بدرجة أقل فى تفوق نسبة السويس ، لأن حركتها كانت فى غالبيتها شراعية ، بينما كان تفوق نسبة السويس يكمن فى البخارية ٠

وفى النهاية لعل هذا العرض يوضح بجلاء الدور الذى قامت به السفن التجارية المصرية فى سوق المنافسة الدولية ، وأنها فى عهد اسماعيل باشا

قامت بدور ملحوظ فى الحد من السيطرة الأجنبية على نشاط الموانىء المصرية ، ولم يكن عهده على غرار عهد سلفه محمد سعيد باشا ، كما أنها واكبت فى هذا المجال الطموحات السياسية لدرجة استحواذها على الغالبية العظمى من نشاط الملحقات فى مينائى سواكن ٠ ومصوع ، وتستحق بذلك أن نشير اليها باعتبارها نموذجا للمشروع الذى قام بواجباته خير قيام ازاء بلورة التطور الحضارى لمصر فى سوق الملاحة الدولية ، وأن البحرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا استردت مكانتها التى كانت قد تدهورت فى عهد سلفه محمد سعيد باشا ، وأنها بذلك قد تلافت فترات الانتكاسة التى تلت عهد محمد على باشا بكل سلبياتها وأهمها السيطرة الكاملة أو شبه الكاملة للملاحة التجارية الأجنبية ، على الأقل فى حركة ترددها فى الموانىء بين الخروج والدخول ، مع ملاحظة أن هذه النسب ليست مؤشرا لأن تؤخذ قياسا لمساهمة السفن المصرية فى نقل أمور التبادل الخارجى البحرى وذلك للتفوق الحركى لترددات السفن البخارية الأجنبية ، بالاضافة الى زيادتها فى الحمولات ، وكذلك لانضواء أعداد من السفن الشراعية المصرية التى كانت تعمل فى الملاحة الساحلية وليس النقل بين البخار خاصة فى أبى قير ، البرلس ، رشيد ، العريش ثم القصير ، وكانت هذه بطبيعتها أقل فى الحمولة من الشراعية البحرية ، وأقل كثيرا فى الحمولة من البخارية ، وهذا ما قد يتضح فى العناصر التالية التى ترصد من خلالها دور السفن فى النقل البحرى ٠

ثانيا : دور السفن التجارية فى الربط بين مصر والخارج :

وكان يتم القيام بهذا الربط من خــلال ابحــار السفن فى الخطــوط الملاحية عامة سواء المنتظمة أو غير المنتظمة التى كانت تتم فيها الرحــلات البحرية بموجب تعليمات ونظم الادارة العمومية للبحرية التجارية ٠

وقد سبق الاشــارة الى أن الادارة فى ســبيل تحديدها المســارات الملاحية ، كانت توكل كل ذلك الى لجان متخصصة تقوم بتحديدها مثلما كانت تعنى بمسألة التوكيلات ، باستثناء بعض الحالات الملاحية الطارئة التى كانت تراها الادارة العمومية ، أو تصدر بشأنها أوامر الباشا الوالى اذا كانت مهام خاصة بالميرى ٠

على أن ما يعنينا فى هذا الجانب هو رصد الخطوط الملاحية المنتظمه فى فترة البحث فى كل من سواحل البحر المتوسط وما يتصل بهــا ، ثم سواحل البحر الأحمر ، وخاصة أن هذا الرصد يأتى فى أعقاب الاشارة الى حيثيات اختيار أماكن الرسو (المحطات البحرية) من توافق الظروف الملاحية والاقتصادية والسياسية ، وذلك بالنسبة للخطوط الملاحية المنتظمة، وهى التى كانت تمثل المحور الرئيسى لنشاط السفن ، مثلما تقدم لنا مؤشرا لوجهة التبادل الخارجى تبعا للمنافسة الأجنبية ونسب سفن الدول ٠

والملاحظ بصفة عامة أن تنظيم مرور السفن وفق مواعيد محددة كان يعتبر تطورا هاما على صعيد توفير الثقة لدى المتعاملين معها ، كما أنه كان يتيح الفرصة لاعلان الوكلاء عن مواعيد رحلاتها وجداول مرورها ، وقــد كانت توجد خطوط ملاحية تمر على عدة موانىء مثلما وجدت خطوط مباشرة بين مينائين كالاسكندرية ــ الأستانة مثلا ، غير أن هذه الأمور لم تكن فى مجملها على وتيرة واحدة ، وانما كانت متغيرة وفق تطور امكانيات البحرية التجارية وكجزء من تطور ظروف مصر ذاتها فى عهدى محمد سعيد باشا واسماعيل باشا ٠

ـ خطوط البحر المتوسط وامتداداتها : ـ

تبعا للظروف التى لازمت عهـد سـعيد باشا فى فترة الارهاصات الأولى لقيام البحرية التجارية المصرية ، لم ترد اشارة تفيد تنظيم مرور سفن تجارية بين مصر وموانىء البحر المتوسط ، باستثناء تلك الاشارات التى جاءت للسفن الخاصة بدائرة الهامى باشا وكانت تبحر من الاسكندرية عن طريق أزمير الى الأستانة ، وتعود الى الاسكندرية عن طريق مرسين ، ولم نعثر على اشارات لمواعيدها أو ما يتصل بنظم خدماتها (١٣) ، كما أنه كانت تغلب عليها صفة الخصوصية للدائرة الالهامية ، ولذلك فعلى الرغم من وجود هذه السفن ـ التى بيعت ضمن دائرة الهامى بعد وفاته ١٨٦١ وفاء لديونه (١٤) ـ لم ترد بالوثائق سوى بعض الاشارات لاستخـــدام الحكومة المؤقت لها ، وكان جل اعتمادها منذ منتصف ١٢٧١ هـ/١٨٥٥م على السفن الحربية لجلب الأخشاب من سلانيك وتريستا (١٥) ، الى أن جاءت اشارات الى ارسال سفينتين من المجيدية هما « برشيان » الى مالطة ، « النيل » الى الأستانة عام ١٨٥٨ دون اقترانهما بخطوط سير محددة ، وكانت شركة القناة قد نجحت فى استئجار البخارية « سعيد » للنقل بين الاسكندرية وبورسعيد (١٦) ، الأمـر الذى يوضح أن المجيدية لم يكن لديها من السفن ما يمكنها من تنظيم رحلات منتظمة فى هذا البحر وكان ما تقوم به فى هذا البحر عبارة عن مأموريات مؤقتة ومن ثم بدت الاستعانة بالسفن الأجنبية ذات خطوط السير الملاحية المنتظمة أمرا حتميا ، وهـو ما حدث بالفعل فى استخدام الحكومة للسفن النمساوية من شركة اللويد فى نقل البريد وبعض الشركات الأجنبية الأخرى (١٧) .

---

(١٣) كانت هذه السفن هى « برونس تكو ـ لندن ـ كايرو ـ مريال ـ اليخت الهامى » . « الأمير » محمد على : مرجع سابق ، ص : ١٥٣ .

(١٤) جون مارلو : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٣٧ ، ١٤٦ .

(١٥) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : ـ دفتر ٥٠٤ معية تركى ، ترجمة امر رقم ٤٣٨ نمرة النصف الثانى من ١٢٧١ هـ (١٨٥٥) عن ارسال سفن ونقود الى سلانيك . ص : ٩ .

ـ محفظة ٢٢ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٣٠١ بتاريخ غاية ربيع الثانى ١٢٧٥ هـ (٦ ديسمبر ١٨٥٨) من كينك الى الجناب العالى .

(١٦) نفسه : ـ ترجمة وثيقة رقم ٧٠ بتاريخ ١٠ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٩ اكتوبر ١٨٥٨) من حافظ خليل فريق البحرية الى المعية ، ـ ترجمة وثيقة رقم ١٠٢ بتاريخ ١٣ ربيع ١٢٧٥ هـ (أول نوفمبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ اسكندرية الى المعية .

(١٧) ـ : ترجمة الوثيقة رقم ١٣٥ بتاريخ ١٨ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٦ نوفمبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المعية .

ازاء هذا لا يمكن القول بوجود خطوط منتظمة للمجيدية بين موانىء البحر المتوسط ، وان ذلك كان عبارة عن رحلات أو مهام تجارية أو سياسية خاصة باستثناء البخارية « سعيد » لخدمة شركة القناة ، وبدا الأمر وكأن الانتظام كان من شأن السفن الأجنبية فى توافدها الى موانىء مصر ، أو لأن الأجانب (ديرفيو مدير المجيدية ودى لسبس) ، قد نجحوا فى تشغيل السفن التجارية المصرية بانتظام فيما بينهما ، ولم تكن المجيدية سوى مشروع وليد أجهض نشاطها فى البحر المتوسط فى مهده ، لأنها بعد تعريبها أو بالأحرى تصفيتها لمصلحة ميرية تم ايقاف (ربط) سفنها بالاسكندرية لعوامل سبق تناولها ، ومن المفارقات أن ذلك حدث ابان ازدهار التجارة البحرية فى أخريات عهد سعيد باشا ، ومن ثم لم يكن هناك مناص من ترقب الأمل فى عهد المشروعات اللاحقة ٠

ومع تأسيس الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية كشركة طموحة كطموح مشروعات بداية عهد اسماعيل باشا ابان ازدهار ظروف قيام النشاط البحرى ، نجدها تشير فى طلب ترخيصها الى تخصيص باخرتين للملاحة فى البحر المتوسط ، وأقرت جمعية الشركة بأن يتم قيامهما يومى الثلاثاء والخميس فى الثالثة بعد الظهر ، وذلك من الاسكندرية الى الأستانة اعتبارا من تاريخ قرارها ٦ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (٢٢ أغسطس ١٨٦٣) ، على أن يزود هذا الخط بسفن أخرى يتم شراؤها ٠

ولما كان اسم العزيزية قد برز سريعا الى الوجود وحل محل الشركة المصرية ، وتطورت معها الامكانات المالية ولازمها الطموح الكبير ، لذا خصصت ثمانى سفن للابحار بين الاسكندرية والأستانة وصولا الى البحر الأسود ، واتخذت قرارها بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) باحضار أربعة عشر سفينة أخرى للمرور بطريق الشام ، سلانيك ـ الأستانة ـ البحر الأسود وتخصص منهم أربعة وابورات لنقل (المواشى) والحيوانات (١٨) ، ويبدو أن ذلك قد تم معظمه وزاد رصيد الشركة من الوحدات البحرية العاملة (١٩) ، وبالتالى زادت كثافة تحركاتها ، تبعا لما أقرته من قيام رحلات بحرية كل يوم ثلاثاء وخميس فى خطوط ملاحية بين الاسكندرية والأستانة مرورا بموانىء الشام من جانب ومن الاسكندرية ـ كريت ـ ازمير فالموانىء الأخرى الى الأستانة من جانب آخر ، وقدر البعض عمل خمسة عشر سفينة فى تلك الخطوط (٢٠) ، حتى أنه حين

---

(١٨) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، قرار نمرة ١٢/٢٠ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) ٠

(١٩) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » ٠

(٢٠) د٠ أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ص : ٧٠٩ ، ٧١٠ ٠

زار الخديوى اسماعيل الأستانة مايو ١٨٦٦ كانت ترافقه ست من سفن العزيزية لنقل حاشيته (٢١) ٠

وكما هو واضح فقد كان التركيز المحورى يدور حول الاسكندرية ــ الأستانة ، وربما كان ذلك معبرا عن وجهة السياسة ، لأن هذه الفترة كانت تحتاج الى محاور أوربا للمشاركة فى نقل تجارة القطن دون انتظار لمهام التأجير والتعاقدات المؤقتة ، ثم حدث أن حول نشاط بعضها الى دعم الأسطول الحربى فى كريت ، وأثر ذلك وقتيا على ايرادات الشركة ، ازاء تناقص أعدادها وبالتالى ترك ساحة أكثر اتساعا للسفن التجارية الأجنبية التى أحسنت اقتناص الفرصة بتخفيض النولون ، الأمر الذى اضطر العزيزية لأن تجرى تخفيضات بنسب أكبر وأقرت امكانية تقديم الوكلاء قروضا للتجار ، ثم اضطرتها المشاركة فى كريت الى الغاء المرور مؤقتا على موانىء الشام ٠

ونظرا لتعدد وكثرة المهام التى كانت تقوم بها للميرى تم الاتفاق على تحديد أجر تأجير السفن للميرى كل حسب حمولتها ، وكذلك تم الاتفاق على نقل البريد ، وكانت تلك الأمور كبدائل لتعويض انخفاض النولون (*) ، كما أثيرت آنئذ امكانية تسيير خط بحرى من الاسكندرية الى مرسيليا وعلى أساس نقله حجاج مراكش والجزائر (٢٢) ، ولكن لم يتم ذلك الا فى صورة جزئية مؤقتة لبعض السفن ، وقد عزى شريف باشا عدم تحقيق ذلك للحاجة الى الدعم الحكومى المادى ٠

ويبدو أن ايقاف المرور ولو مؤقتا كان يسهم بدرجة ما فى صرف أنظار التجار عن السفن التجارية ولذلك بعد رجوع سفن كريت للعمل التجارى قررت ادارة العزيزية فى ٣ رمضان ١٢٨٤ هـ (٣٠ ديسمبر ١٨٦٧) اعادة مرور سفنها (النجيلة ــ المنيا ــ مسير ــ المنصورة ــ دمنهور) على موانىء الشام وذلك لمناسبة حلول فصل الشتاء حيث تكثر الحركة التجارية ولاقترانه بموسم الحجاج آنئذ ولكن لمدة ستة أشهر على سبيل التجربة ، وكان يصل بين الاسكندرية وموانىء الشام وينتهى بتجاوز نسبى

---

(٢١) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، قرار جمعية نظارة عموم القومبانية العزيزية بتاريخ ٤ ذى الحجة ١٢٨٣ هـ (أبريل ١٨٦٧) ٠

(★) سيتم تناول تفاصيل أكثر فى المناصر اللاحقة من هذا الفصل ٠

(٢٢) الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/١٧ يونية ١٨٦٧ (حوادث داخلية) « تقرير شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس بالنيابة عن مجلس ادارة القومبانية العزيزية ، ص : ٤ » ــ أمين سامى مرجع سابق مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٧١٢ ٠

فى مرسين (٢٣) مع وجود خط آخر الاسكندرية ـ أزمير ـ الأستانة ، والمرور على ما يقع بينهم من موانىء كساقز وجشمه وغيرها مما أوجدت به توكيلات ملاحية آنئذ ، ويبدو أنها كانت الفترة التى تؤذن بتخطى الانتكاسة فى تجارة القطن البحرية التى كانت قد أثرت على العزيزية بصورة أشد لتزامنها مع أحداث كريت من جانب وارتفاع أسعار السفن من جانب آخر ، الأمر الذى أسهم فى تورطها فى مسألة الاستدانة التى أحبطت كل نجاح .

اقول كانت تؤذن بالتخطى ، لأن الفترة منذ أوائل ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) على الرغم من دنوها من التصفية التى تمت بعد ذلك بنحو العامين ، الا أنها شهدت تزايدا ملحوظا فى كثافة وتنظيم مرور السفن فى تلك الأرجاء ، وكانت من أكثر فترات الشركة التى وجدت بها توكيلات ملاحية تبعـا للرحلات البحرية فى الغالبية العظمى من موانىء البحر المتوسط ـ ايجه ـ الدردنيل ، وقامت ببعض الرحلات الى البحر الأسود ، كما استمر خط برية الشام ، وأدخلت فى رحلاتها موانىء يونانية ، وافتتحت منذ ١٥ صـفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) خط الاسكندرية ـ تريستا مرورا بعـدة موانىء ايطالية ، ثم كان التطور الأكبر بعد افتتاح قناة السويس وتحقيق الاتصال المباشر بين رحلات البحرين الأحمر والمتوسط ، وفيما يلى نعرض بعضا من تفاصيلها .

فبالنسبة لرحلاتها المنتظمة التى اشتملت على الـكثير من الموانىء آنئذ ، فقد تضمنت ذلك عدة جداول بحرية نورد أمثلة منها لموانىء البحر المتوسط ، ايجه ـ الدردنيل تبعا لـما أقره مجلس ادارتها بتاريخ ١٩ ـ ٢٦ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ / ١٩ ـ ٢٦ يونية ١٨٦٩ كما يلى (٢٤) : ـ

---

(٢٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٨/١٨٦٩ ، صورة قرار مجلس الادارة نمرة ٩ بتاريخ ٣ رمضان ١٢٨٤ (٣٠ ديسمبر ١٨٦٧) .

(٢٤) ـ : محفظة الوابورات ٦٩ ـ ١٨٧٢ ، ملف خاص بيان وابورات ١٩ ربيع أول هـ/ ملف خاص بيان وابورات ١٩ ربيع أول ١٢٨٦ هـ/١٩ يونية ١٨٦٩ ـ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ/٢٦ يولية ١٨٦٩ ، جداول بيان سفرية وابورات القومبانية العزيزية .

أولا : خط الاسكندرية ـ برية الشام (*) :

ذهـــاب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
					(**)
الاسكندرية	الأربعاء	٢ بعد الظهر	بورسعيد	الخميس	١٢ وقت الزوال
بورسعيد	الخميس	٤ « «	يافـــا	الجمعة	س ٨ قبل الزوال
يافـــا	الجمعة	٣ « «	بيروت	السبت	٧ قبل الزوال
بيروت	ليلة الأحد	١٢ نصف الليل	طرابلس	الأحد	٦ قبل الزوال
طرابلس	الأحد	٨ قبل الظهر	اللاذقية	الأحـــد	٤ بعد الظهر
اللاذقية	ليلة الاثنين	٧ بعد الظهر	اسكندرونة	الاثنين	٦ قبل الزوال
اسكندرونة	« الثلاثاء	٦ بعد الزوال	مرسين	الثلاثاء	٤ قبل الزوال

عـــــودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
مرسين	الثلاثاء	٧ بعد الزوال	اسكندرونة	الأربعاء	٥ قبل الظهر
اسكندرونة	الأربعاء	٦ « «	اللاذقية	الخميس	٥ « «
اللاذقية	الخميس	٨ قبل الظهر	طرابلس	الخميس	٤ بعد الزوال
طرابلس	ليلة الجمعة	١٢ نصف الليل	بيروت	الجمعة	٦ قبل الزوال
بيروت	الجمعة	٤ بعد الظهر	يافـــا	السبت	٨ قبل الزوال
يافـــا	السبت	٢ بعد الظهر	بورسعيد	الأحـــد	٧ قبل الظهر
بورسعيد	الأحد	١١ بعد الظهر	اسكندرية	الاثنين	٩ قبل الظهر

ثانيا : خط الاسكندرية ـ الأستانة (٢٥) : ذهاب

جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الثلاثاء	٤ بعد الظهر	رودس	الخميس	٩ قبل الظهر
رودس	الخميس	١ وقت الظهر	ساقز	الجمعة	س ١ قبل الظهر
ساقز	الجمعة	س ١ بعد الظهر	ازمير	الجمعة	١٠ بعد الزوال
ازمير	السبت	١ « «	جنق قلعة	الأحد	٩ قبل الزوال
جنق قلعة	الأحد	١١ قبل الزوال	الاستانة	الاثنين	٥ قبل الظهر

(★) تشتمل الجداول الأصلية بيان بمدة الاقامة أثناء السفرية بكل ميناء ، مسافة الرحلة بالأميال ، ساعات الرحلة بين كل ميناءين ، ثم اجمالى الساعات والأميال .

(★★) يرجع انه يقصد بوقت الزوال وقت تعامد الشمس فى الظهيرة ، أما علامة (س) الموضوعة أمام السطر التالى (س ٨) فيقصد بها نصف الساعة أى الثامنة والنصف .

(٢٥) نفس المصدر السابق .

عـــودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الثلاثاء	٤ بعد الظهر	جنق قلعة	الأربعاء	٩ قبل الظهر
جنق قلعة	الأربعاء	١١ قبل الظهر	ازمير	الخميس	٧ قبل الظهر
ازمير	الخميس	٢ بعد الظهر	ساقز	الخميس	س ١ بعد الظهر
ساقز	الجمعة	س ٢ قبل الظهر	رودس	السبت	١ وقت الظهر
رودس	السبت	٧ قبل الظهر	الاسكندرية	الأحد	٥ بعد الظهر

ثالثا : خط الأستانة ـ غلوس (٢٦) .

ذهـــاب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الخميس	٥ بعد الزوال	كليبولى	الجمعة	٨ قبل الزوال
كليبولى	الجمعة	١٠ قبل الزوال	جنق قلعة	الجمعة	س قبل الزوال
جنق قلعة	الجمعة	٥ بعد الزوال	قرة اغاج	السبت	٥ قبل الزوال
قرة اغاج	السبت	١٠ قبل الزوال	قـواله	السبت	س ٢ بعد الزوال
قواله (قوله)	السبت	٦ بعد الزوال	ليمنوس	الأحد	٣ قبل الزوال
ليمنوس (*)	الأحد	٦ قبل الزوال	سلانيك	الاثنين	١١ قبل نصف الليل
سلانيك	الاثنين	٥ بعد الزوال	غلوس	الثلاثاء	١٠ قبل الزوال

عـــودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
غلوس	الأربعاء	١ بعد الزوال	سلانيك	الخميس	٦ قبل الزوال
سلانيك	الخميس	٢ بعد الزوال	ليمنوس	الجمعة	٧ قبل الزوال
ليمنوس	الجمعة	٩ قبل الزوال	قوالــه	الجمعة	٦ بعد الزوال
قوالــه	السبت	٢ بعد منتصف الليل	قرة اغاج	السبت	٧ قبل الزوال
قرة اغاج	السبت	٦ بعد الزوال	جنق قلعة	الأحـد	٦ قبل الزوال
جنق قلعة	الأحد	٨ قبل الزوال	كليبولى	الأحـد	س ١٠ قبل الظهر
كليبولى	الأحد	١ بعد الزوال	الاستانـة	الاثنين	٥ قبل الزوال

(٢٦) ــ : محفظة الوابورات ٦٩ ــ ١٨٧٢ ، ملف وابورات ، جداول مرور ١٩ ــ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ/١٩ ــ ٢٦ يونية ١٨٦٩ .

(*) غير واضحة بالأصل ورجحت ليمنوس لوقوعها على الخط الملاحى ولوجود اشارات لمرور السفن عليها منذ ٢٥ مايو ١٨٦٩ .

ــ دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٨/١٨٦٩ ، وثيقة بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (مايو ١٨٦٩) بيان المواد المقتضى التداول فيها بمجلس ادارة القومبانية .

رابعا : خط الاسكندرية ـ غلوس (٢٧) • (ذهـاب) :

جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الثلاثاء	٩ قبل الزوال	قندية	الخميس	٣ قبل الزوال
قندية (كانديا)	الخميس	١٢ وقت الزوال	رتمه	الخميس	٥ قبل الزوال
رتمه (رتمو)	الجمعة	٥ قبل الزوال	خانيه	الجمعة	٩ قبل الزوال
خانيه	الجمعة	٣ بعد الزوال	غلوس	الأحـد	٥ قبل الزوال

عـــــودة

جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
غلوس	الأربعاء	٣ بعد الزوال	خانيه	الجمعة	٥ قبل الزوال
خانيه	الجمعة	١١ قبل الزوال	رتمه	الجمعة	٣ بعد الزوال
رتمه	السبت	١ قبل الزوال	قنديه	السبت	٦ قبل الزوال
قنديه	السبت	٣ بعد الزوال	اسكندرية	الثلاثاء	١٢ وقت الزوال

خامسا : خط الاسكندرية ـ تريستا :

لم نعثر على جدول تفصيلي برحلاته ، ولكن من خلال اشارات الوثائق المتفرقة أمكن الوقوف على الاطار العام لمرور السفن به ، وحسبما جاء فى قرار مجلس ادارة الشركة العزيزية فقد كانت الموافقة على افتتاحه بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) ، وقد سبقت الاشارة الى أن هذا القرار كان معاصرا لزيارة الخديوى لليونان وايطاليا ودول أوربية أخرى للدعوة لاحتفالات القناة •

وقد جاء بالقرار أن المرور فى هذا الخط لمدة ستة أشهر على سبيل التجربة ، وتتم دورة الرحلة البحرية الواحدة كل خمسة عشر يوما ذهابا وايابا ، يبدأ فيها الابحار من الاسكندرية كل يوم اثنين ثم عدل بعد ذلك الى السبت بعد ورود بوستة الهند التى يمكن نقلها أو بعضها الى أوربا ، على أن تمر السفن على مينائى برنديزى وفينتزيه (فينسيا) فى الذهاب الى تريستا وفى العودة تمر على موانىء فينتزيه وبرنديزى وكورفو ، وقد أضيفت لهم أنقونه (انكونا) فى حالتى الذهاب والاياب ، وألغيت فينتزيه بعد الانتهاء من نقل الاحتياجات الخاصة بالأوبرا ، وذلك للصعوبات التى تواجه السفن عند دخول بوغازها (٢٨) •

(٢٧) نفس المصدر السابق •

(٢٨) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، قرار نمرة ٣٩ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) ، ـ قرار نمرة ٦٣ بتاريخ ٨ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (١٧ أغسطس ١٨٦٩) ، ـ قرار ٦٥ تاريخه •

وقد تم الغاء هذا الخط فى ٢٨ شوال ١٢٨٦ هـ (أول فبراير ١٨٧٠) لعدم تحقيقه ايرادات ، وفى الوقت ذاته تعرضت أيضا الخطوط الأخرى للايقاف المؤقت ابان تصفية العزيزية وتحويلها الى مصلحة حكومية (٢٩) ، ولكن سرعان ما تم استئناف الابحار ، خاصة وأنه قد تم افتتاح قناة السويس رسميا للملاحة وحدوث تكثيف للنشاط البحرى ، كما حدث فى عهد المصلحة تعديل فى بعض المحطات ، فقد أضيف مثلا مينائى سيرا وبيريه لخط مرور بحرى يصل بين الاسكندرية والأستانة ، وعدل تبعا لذلك خط السير البحرى وكذلك أيام ومواعيد القيام والوصول حسبما بوضحة الجدول التالى المعلن من ادارة مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ (٣٠) : —

---

(٢٩) — : محفظة مكاتبات ادارية عزيزية ١٨٦٣ — ١٨٨٤ ، مكاتبة بتاريخ ٢٨ شوال ١٢٨٦ هـ (أول فبراير ١٨٧٠) من محمد شريف باشا ناظر الداخلية ورئيس القومبانية الى وكيل مجلس ادارة العزيزية ، — مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ/٣ أبريل ١٨٧٠ من محمد شريف باشا الى وكيل مجلس ادارة العزيزية ٠

(٣٠) الوقائع المصرية : العدد ٦٧١ بتاريخ الأحد غرة شعبان ١٢٩٣ هـ/٢٠ أغسطس ١٨٧٦ ، ص : ٤ ٠

ـ خط الاسكندرية ـ الأستانة عن طريق بيريه (*) : ـ

ذهاب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الخميس	١٠ قبل الظهر	بيريه	السبت	١ بعد الظهر
بيريه	السبت	٧ بعد الظهر	سيره	الأحد	٣ قبل الظهر
سيره	الأحد	١٠ قبل الظهر	ساقز	الأحد	٦ بعد الظهر
ساقز	الأحد	٨ بعد الظهر	ازمير	الاثنين	٣ قبل الظهر
ازمير	الاثنين	٤ بعد الظهر	مدللي	الاثنين	١٠ بعد الظهر
مدللي	الاثنين	١٢ بعد الظهر	جنق قلعة	الثلاثاء	١٠ بعد الظهر
جنق قلعة	الثلاثاء	٢ بعد الظهر	كليبولي	الثلاثاء	٤ بعد الظهر
كليبولي	الثلاثاء	٦ بعد الظهر	الاستانة	الأربعاء	٦ قبل الظهر

عودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الأربعاء	٤ بعد الظهر	كليبولي	الخميس	٤ قبل الظهر
كليبولي	الخميس	٦ قبل الظهر	جنق قلعة	الخميس	٨ قبل الظهر
جنق قلعة	الخميس	١٠ قبل الظهر	مدللي	الخميس	٨ بعد الظهر
مدللي	الخميس	١٠ قبل الظهر	ازمير	الجمعة	٤ قبل الظهر
ازمير	الجمعة	٢ بعد الظهر	ساقز	الجمعة	٩ بعد الظهر
ساقز	الجمعة	١١ بعد الظهر	سيره	السبت	٧ قبل الظهر
سيره	السبت	الظهر	بيريه	السبت	٨ بعد الظهر
بيريه	الأحد	١٠ قبل الظهر	الاسكندرية	الثلاثاء	١ بعد الظهر

(*) وردت تفاصيل منها المسافة بالأميال : الاسكندريه بيريه ٥١٠ ميل ، بيريه سيره ٧٥ ، سيره ساقز ٨٠ ، ساقز أزمير ٧٠ ، أزمير مدللي ٦٠ ، مدللي جنق قلعة ١٠٠ ، جنق قلعة كليبولي ٢١ ، كليبولي الاستانة ١٢٠ ميلا .

ـ وأما الخط الثانى بين الاسكندرية والأستانة فكان عن طريق رودس ، وعن البيان ذاته كان مرور السفن به كما يلى(*) : ـ

ذهــــاب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الخميس	٤ بعد الظهر	رودس	السبت	س قبل الظهر
رودس	السبت	٢ قبل الظهر	ساقز	السبت	٨ بعد الظهر
ساقز	السبت	١٠ بعد الظهر	أزمير	الأحــد	٥ قبل الظهر
ازمير	الأحــد	٤ بعد الظهر	مدللى	الأحــد	١٠ بعد الظهر
مدللى	الأحــد	٠ نصف الليل	جنق قلعة	الاثنين	١٠ قبل الظهر
جنق قلعة	الاثنين	٢ بعد الظهر	كليبولى	الاثنين	٤ بعد الظهر
كليبولى	الاثنين	٦ بعد الظهر	الاستانة	الثلاثاء	٦ قبل الظهر

عــودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الأربعاء	٤ بعد الظهر	كليبولى	الخميس	٤ قبل الظهر
كليبولى	الخميس	٦ قبل الظهر	جنق قلعة	الخميس	٨ قبل الظهر
جنق قلعة	الخميس	١٠ قبل الظهر	مدللى	الخميس	٨ بعدالظهر
مدللى	الخميس	١٠ بعد الظهر	ازمير	الجمعة	٤ قبل الظهر
ازمير	الجمعة	٤ بعد الظهر	ساقز	الجمعة	١١ بعد الظهر
ساقز	السبت	١ قبل الظهر	رودس	السبت	س ٦ بعد الظهر
رودس	السبت	س ٨ بعد الظهر	الاسكندرية	الاثنين	س ٤ قبل الظهر

(*) كانت المسافة بالأميال : الاسكندرية رودس ٣٢٠ ، رودس ساقز ١٧٥ ، ساقز ١٧٥ ، ساقز ٧٠ ، ازمير مدللى ٦٠ ، مدللى جنق قلعة ١٠٠ جنق قلعة كليبولى الاستانة ١٢٠ ميلا .

وكانت تعمل على هذين الخطين بالاضافة الى خط برية الشام الذى كان ينتهى فى مرسين ثلاث عشرة سفينة بخارية (٣١) ٠

وكان من أثر افتتاح قناة السويس أن وجدت خطوط ملاحية مباشرة للسفن بين موانىء البحرين الأحمر والمتوسط من ذلك الخط الذى أوجدته المصلحة منذ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) بين الأستانة وجدة وتعمل عليه باخرتان دورتهما كل خمسة عشر يوما ذهابا وايابا وتمران بينهما على مينائى سيرا وبورسعيد (٣٢) ، بالاضافة الى السفن التى تبحر فى مهام خاصة أو تأجير مؤقت بين موانىء البحرين ٠

والملاحظ أن هذه الخطوط كانت تقوم بالربط المنتظم بين هذه الموانىء مثلما هى فى النهاية تربط بينها وبين مصر ، فضلا عما تقوم به فى النقل البحرى ، ويلاحظ ــ من خلال مقارنتها بجداول لاحقة ــ تميزها بالاستقرار النسبى ، فهى على الرغم من مضى سنوات كانت التعديلات تتم فى ساعات الدورة الواحدة ولم تلغى خطوط بأكملها لفترات طويلة باستثناء خط تريستا وكريت فى عهد مصلحة وابورات البوستة الخديوية ؛ والتى اكتفت فيهما بأعمال نقل البريد سواء بقيام سفينة خاصة أو بالاتفاق التبادلى مع الشركات الأجنبية ، بمعنى أن تنقل كل منهما مشحونات بريد الأخرى فى الخطوط التى تعمل بها سفن أيهما دون الأخرى أو لتوافق مواعيد المرور ٠

وعامة فبالنسبة لمسألة استقرار المرور نلاحظ مثلا رغم مضى نحو الست سنوات من أخريات العزيزية الى أغسطس ١٨٧٦ فى عهد مصلحة الوابورات الخديوية ، أنه رغم التعديلات التى تمت بالالغاء لبعض المحطات والدمج لبعضها الآخر ، فان قيام السفن من الاسكندرية الى الأستانة استمر كما هو الخميس فى أحد الخطين ، ليس هذا فحسب وانما استمرت نفس الجداول البحرية المعلنة فى ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ عن خطى الاسكندرية ــ بيريه ــ الأستانة ، الاسكندرية ــ رودس ــ الأستانة كما هى بكل تفاصيلها بدون تغيير الى أواخر فترة البحث ١٨٧٩ باستثناء تقديم موعد القيام من الاسكندرية فى خط رودس مدة ساعة من الرابعة الى الثالثة بعد الظهر ، وسرعان ما عادت للرابعة بعد ذلك على غرار ما كان من قبل ثم وجد فى

---

(٣١) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ٩٣٠ أوامر ، أمر كريم رقم ١٥٤ بتاريخ ٢٣ صفر ١٢٨٧ هـ (٢٦ مايو ١٨٧٠) الى المالية ، ص : ١١٤ ٠

(٣٢) ــ : محفظة ٤٨ معية تركى ، ترجمة مكاتبة رقم ٤٨/٣٧٣ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) من كاستروأوغلى الى المعية ٠

١٨٧٩ (٣٣) ، وكانت تعلن الادارة عن تلك التعديلات في الصحف المحلية وكذلك الأجنبية التى تصدر فى موانىء المرور قبلها بفترة كافية ، ولا شك فقد وفر ذلك عاملى الاستقرار والثقة فى التعامل مع السفن التجارية المصرية وربما كان مرجع ذلك استقرار ادارتها الحكومية واكتساب قادة السفن وأفراد الطاقم الخبرات الكافية ، أو كان نتيجة التنافس بين القبودانات وبعضهم البعض خاصة بعد تشغيل بعض القبودانات الأجانب ، أو نتيجة التجهيز الجيد للسفن بمختلف الآلات والأدوات الملاحية الحديثة ، أو للاهتمام براحة من يستخدمها ٠

وعامة فهذا يفسر الالتماسات العديدة التى كانت ترد من مختلف أهالى وتجار الموانىء الخارجية مثلما يفسر عبارات الاطراء والمديح التى كان يبعث بها التجار والمسافرون الى الصحف ومنها على سبيل المثال ما جاء فى الوقائع المصرية بتاريخ ٨ فبراير ١٨٧٤ نقلا عما جاء فى جريدة « بصيرت » لمراسلها فى جزيرة مدللى الذى كان مسافراً فى السفينة « المحلة » ، فقد ذكر بعد مقارنته تحول الركاب الى استخدام سفن وابورات البوستة الخديوية بدلا من سفن اللويد النمساوية « ٠٠ منكبون على هذه لما رأوا فيها من عدم تخلف مواعيدها الموقتة (*) المعينة وتمام الراحة والأمنية والمتانة ٠٠ وفيه (المحلة) ما يفوق ويروق من انتظام قمراته ونظافة فرشه وأطعمته والخدمة المستعدة ومهارة قبودانه الكاملة ٠٠ فكيف لا يحق الشكر على وجود وابورات منتظمة من تلك الوابورات الخديوية تحت لواء الدولة العثمانية قد سبقت (فاقت) فى عدة سنوات وابورات تلك القومبانية (اللويد) بمسافات بعيدة ٠٠ (٣٤) » ٠

كذلك ما نقلته الوقائع المصرية بتاريخ ٧ أبريل ١٨٧٤ عن مكاتبة « التاجر يوسف حسن » لجريدة « الحوادث » ، التى أوضح فيها كثرة استخدامه للسفن الخديوية والفرنسية والانجليزية والروسية والنمسوية والايطالية لكثرة اشتغاله بالتجارة بين مختلف الموانىء ، ووجد من الانصاف الاشادة بالخديوية ، ولأنه استخدم السفينة البخارية « البحيرة » فى آخر رحلاته الى دار السعادة ، ازداد يقينا بضرورة الانصاف لحسن ما رآه من الاستعداد والانتظام ، فيذكر « ٠٠ رأيت فيه من المتانة واستكمال

---

(٣٣) الوقائع المصرية : العدد ٧٠٤ بتاريخ الأحد ٢٤ ربيع الأول ١٢٩٤ هـ/٨ أبريل ١٨٧٧ ، ــ العدد ٨١٤ بتاريخ الأحد ١٨ جمادى الثانية ١٢٩٦ هـ/٨ يونة ١٨٧٩ ٠

(*) من الميقات بمعنى التوقيت المحدد ٠

(٣٤) الوقائع المصرية : العدد ٥٤٤ بتاريخ الأحد ٢١ ذى الحجة ١٢٩٠ هـ/٨ فبراير ١٨٧٤ ، ص : ٢ ٠

الآلات وسرعة السير القاطع فى الساعة الواحدة من الاثنى عشر ميلا الى الخمسة عشر ، ومهارة قبودانه وسائر ملاحيه فى العلوم البحرية والقيام بوظائفهم وتعهد ركابه ما أوجب على الشكر ٠٠ ولا حامل لى على الاخبار بذلك الا مجرد الانصاف والتهنى (التهنئة) بوجود وابورات منتظمة هكذا فى الممالك العثمانية ٠٠ » (٣٥) ٠

ويبدو أن هذه الأمور كانت من سمات السفن الخديوية فى سائر خطوطها ، لأنه وردت أيضا عبارات الاطراء والمديح على نفس المنوال فيما دونه بعض المسافرين فى مخطوطاتهم ومنهم محمد بيرم الخامس التونسى(*) الذى جاءت ملاحظاته فى صالح السفينة « الزقازيق » التى كان قد أبحر فيها عام ١٢٩٦ هـ (١٨٧٨/١٨٧٩) من السويس لتأدية فريضة الحج (٣٦) ٠

وكما سبق القول فان مسألة الانتظام هذه كانت من جراء قيام لجان متخصصة من ذوى الخبرات بارتياد تلك المناطق مسبقا وتقوم بدراسة مختلف الظروف الملاحية والاقتصادية وغيرها عند وضعها جداول المرور البحرية هذا من ناحية ، أما مسألة توافر الثقة بين السفن ومن يستخدمونها فانه يؤكد من ناحية أخرى ما حققته تلك السفن من ايرادات سبق الاشارة اليها فى الحديث عن مصلحة وابورات الخديوية ، وكان تحقيق ذلك فى غاية الأهمية لحدوثه ابان تفاقم ديون الحكومة ٠

بالاضافة الى ذلك فان وجود هذه الخطوط الملاحية قد أسهم بشكل واضح فى بلورة نشاط بحرى تجارى مصرى ، ومن ثم لم تستأثر السفن الأجنبية بالسواحل المصرية ، ولا شك فان ذلك يحسب لصالح الخديوى اسماعيل باشا بتشجيعه الدائم ، كما أنه لداعى تيسير الملاحة كانت تقوم الحكومة باجراء الاصلاحات فى موانئها ، مثلما كانت ترسل ادارة السفن علامات الارشاد لبعض الموانىء العثمانية ٠

---

(٣٥) ــ : العدد ٥٥٢ بتاريخ الثلاثاء ٢٠ صفر ١٢٩١ هـ/٧ ابريل ١٨٧٤ ، ص : ١ ٠

(*) محمد بيرم الخامس التونسى (مارس ١٨٤٠ ــ ١٨ ديسمبر ١٨٨٩) : من زعماء الاصلاح فى تونس ، ولد بها وعمل بادارة جمعية الأوقاف ونظارة المطبعة ومحررا لجريدة الرائد التونسى وساهم فى العديد من المشروعات الاصلاحية كتأسيس المستشفى الصادقى وتدخل فى محادثات مع الحكومة الفرنسية بخصوص قناصلها فى تونس ، واستقر لفترة من الزمن بالاستانة وجاء الى مصر وكان كاتبا ومفكرا وتوفى بها ١٨٨٩ ٠

ــ محمد السنوسى : مرجع سابق ، الجزء الثانى ، هامش (١) ، ص : ١١٣ ٠

(٣٦) محمد بيرم الخامس التونسى : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٤ . ١٣٥ ٠

أما اذا استعرضنا تفاصيل تلك الخطوط سنجد أنها ربطت مصر ببقاع كثيرة ومن خلال انتشارها أسهمت بدور فعال فى ترسيخ الاسم المصرى فى ذاكرة شعوبها وقد وجدنا أصداء ذلك فى الاشارات السابقة ، مثلما أسهمت فى ربط تلك البقاع ببعضها البعض وفى ربطها بمصر ، وعلى صعيد الخصوصية المصرية نشطت بطريقة غير مباشرة النقل الداخلى فى السكك الحديدية بين موانىء البحرين (الاسكندرية ـ السويس) بما كانت تتفق على جلبه بنولون موحد للنقل بينهما بما فيه نولون السكك الحديدية قبل افتتاح القناة علاوة على تشغيل الملاحة الداخلية وغيرها بما تنقله لمصر أو منها الى الخارج ، بالاضافة الى ما تسهم به فى تنشيط الحركة الملاحية والتجارة البحرية فى موانىء هذا الساحل ، وهو ما كان يترتب عليه تشغيل الأيدى العاملة ، كما بلورت على خريطتها الملاحية مكانة الميناء الوليد (بور سعيد) ، وهذا لا ينفى مرورها على الموانىء الأخرى كدمياط خاصة بالنسبة لخط الاسكندرية ـ مرسين ، ولكن لم يكن ذلك على صفة الدوام أو الانتظام ، نظرا لقلة مشاركتها البحرية آنئذ نتيجة ظروف سبق تناولها ٠

وفضلا عن هذا العرض الذى تناول الخطوط الملاحية المنتظمة ، توجد بعض النقاط التى ينبغى الاشارة اليها : ـ

أولا : مسألة مرور السفن على بعض الموانىء الواقعة فى نطاق خط سيرها الملاحى رغم عدم ورودها بجداول السير ٠

ثانيا : ابحار السفن التجارية الى موانىء بعيدة تماما عن خطوط السير المنتظمة ٠

ثالثا : مسألة المصطلح الذى كان يميز بين الملاحة فى البحر الواحد والبحرين معا فى وقت واحد آنئذ ٠

فبالنسبة للنقطة الأولى كان قائد السفينة يقوم بالمرور والتوقف لفترة قصيرة فى بعض الموانىء التى لم يكن بها وكلاء وغير مدرجة بخط السير ولكن ذلك كان يتم فى حالة وقوعها على نفس طريق خط السير ووجود مشحونات تسمح بها حمولته وعلى أساس مراعاته عدم التأخير عن موعد وصوله للمحطات البحرية ، ومن ذلك نطالع ما دونه « زنيل قبودان » سوارى السفينة البخارية دمنهور فى سجلاته الخاصة بشهر ربيع الثانى ١٢٨٦ هـ (يولية / اغسطس ١٨٦٩) فى خط الاسكندرية ـ الأستانة ، عن مروره والزاله مشحونات وشحنه أخرى من « كليت بهار امروز » فى الذهاب ، وفى أثناء العودة مر بعد مغادرته قنديه (كريت) بجزيرة

« اشبالونقة » وهو في طريقه الى الاسكندرية (٣٧) ، ولم يكن يتم ذلك بصفة دائمة .

أما ابحار السفن الى موانىء بعيدة تماما وليست لها خطوط سير فقد كان منها « طنجة » و « مرسيليا » ، و «ليفربول » وغيرها ، وهذه كان يتم الابحار اليها نتيجة توقيع عقود خاصة بتأجير السفينة . أو في حالة ارسالها للاصلاح في الخارج فتقوم بأخذ مشحونات أثناء الذهاب أو العودة ، أو أن تكون مرسلة في مهام حكومية خاصة (*) .

أما مسألة المصطلح فنشير الى أنه بعد افتتاح قناة السويس بدأ يظهر في الوثائق والكتابات المعاصرة لها مصطلح« السفن الملازمة » ويقصد به تلك السفن التي تبحر بين موانىء البحر الواحد كالبحر المتوسط مثلا ، أما التي كانت تبحر فيه وتنتقل منه الى البحر الأحمر أو العكس فكان يطلق عليها « السفن المتنقلة » وهكذا (٣٨) ، ولم يكن ثمة ذكر للملاحة الساحلية الكبرى أو الصغرى رغم أن هذه المصطلحات تعتبر مترادفات لها (٣٩) ، وينقلنا هذا الحديث الى تناول الشق الثاني من محاور سير السفن ونعني به البحر الأحمر .

ـ خطوط البحر الأحمر : ـ

لابد أن نشير قبل الحديث عنها الى أن الأطر التي كانت تحكم ترتيبها أو تحديدها ، هي ذاتها التي أتبعت عند انشاء التوكيلات ، حيث تلازمت أهمية البحر الأحمر بالنسبة لمصر مع الظروف التاريخية والجغرافية ، التي وجدت معها العلاقات الاقتصادية والسياسية والدينية والعربية حيث بدت مصر المحطة النهائية للبحر الأحمر في الشمال ، ومنها تكون بداية الابحار للجنوب .

لذلك فعلى الرغم من التدهور الذي أصاب نشاط السفن التجارية في البحر المتوسط ابان عهد محمد سعيد باشا ، كان نشاطها في البحر

---

(٣٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات ١٨٦٩ ـ ١٨٧٢ ، بيان حركة وابور دمنهور عن شهر ربيع الآخر ١٢٨٦ هـ (يولية/أغسطس ١٨٦٩) مقدم من زنيل قبودان للعموم .

(★) سيتم تناول ذلك في العناصر التالية الخاصة بالنقل التجاري والركاب ومهام الميري .

(٣٨) فريدريكو اميتش : مرجع سابق ، جزء أول ، ص : ٤١ .

(٣٩) راجع التمهيد « ماهية البحرية التجارية » .

الأحمر نسبيا أفضل من ذلك ، حيث وجدت ضرورات لديمومة النشــاط التجارى منها السودان الذى كان خاضعا للحكم المصرى ، وهناك القــلاع الحجازية التى أحيلت شئونها على ادارة محافظة السويس ، وكذلك الأماكن المقدسة حيث الجوانب الدينية ، فضلا عن الجوانب المتعددة الخاصة بالتجارة بصفة عامة فى عالم الاقتصاد ؛ وبالاضافة الى كل هذا فقد بدا البحر الأحمر ملاحيا بحيرة عثمانية ، أى تبحر فيه السفن التجارية فى ظل مطلق للراية العثمانية ، ومن ثم لم يكن غريبا أن يتجه اليه نشاط البحرية التجارية المصرية منذ بداياتها الأولى فى عهد محمد سعيد باشا عندما شرع فى انشاء شركة وابورات البحر الأحمر أو السويس التى سبق الاشــارة اليها فى موضوع خاص من البحث •

وفى عهد الشركة المجيدية لا يمكننا قبول ما أورده البعض من أنه كان الخط الملاحى الرئيسى لسفنها من السويس الى ينبع مباشرة (٤٠) ، لأن ينبع فى ضوء ما سبق ذكره عن توكيلها بدا العمل بينها وبين السويس موسميا رهنا بموسم الحج ، كما أن هذا الخط كان من القصر بحيث لا يفى باغراض اتساع النشاط ، وانما يصلح أن يكون كذلك فى حالات التدهور ، كذلك لا نقبل أيضا ما أورده صاحب الرأى ذاته بوجود خط ملاحى من السويس الى بومباى (٤١) ، لان سفن المجيدية أو حتى العزيزية ومصلحة وابورات البوستة الخديوية لم يكن لسفنها مطلقا هذا الخط ، والا كان لها جداول مرور ومحطات بحرية وتوكيلات فى المسافة بين عدن وبومباى وهو الذى لم يحدث ، وانما كان الذى يحدث أن ترسل السفن للاصلاح فى الورش والترسانات الانجليزية فى بومباى ، وكانت عند قيامها أو عودتها تقوم بشحن ما تجده موافقا لخط سيرها ، ولم تكن مثل هذه الأمور ذات صفة دائمة ، ولكننا نوافقه على وجود رحلات بحرية من السويس الى ينبع وجدة وسواكن وعدن وغيرها من موانىء البحر الأحمر •

والملاحظ هنا اننا ذكرنا وجود رحلات ولم نقل خطوط الســير ؛ وذلك لعدة أسباب منها أننا لم نعثر فيما طالعناه من وثائق خاصة بالمجيدية على جــــداول خطوط بمعنــاها الملاحى المعروف ، التى تحــدد فيها الادارة محطات القيام والوصول والأيام والساعات والمسافات ومدة الانتظار فى كل منها ومدة الرحلة ومسافتها الاجمالية وغير ذلك من مختلف البيانات ، وهو ما وجــــدناه عن العزيزية ومصــلحة الوابورات الخـــديوية فى هذا العــرض •

---

(٤٠) د• سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص ص : ٣٥ ، ٣٦ •

(٤١) د• سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص : ٣٩ •

ثانيا : لم تكن سفن المجيدية ذات كثرة عددية ، ولذلك اتبعت معها الادارة أسلوب ينظم قيامها في رحلات بحرية خاصة بمرور كل وابور على حدة ، بمعنى أن مواعيد الابحار لم تكن ثابتة وانما حسب الظروف التجارية والمهام التى يبلغها لها الوكلاء أو تطلبها منها الحكومة ، ولذلك فامكانية الوقوف على نظم السير تلك ، ليست الا استنتاجا من خلال الوثائق المتفرقة، التى كانت ترسلها الادارة للوكلاء أو قادة السفن ، ومن خلالها تبين أنه كان يتم ارسال سفينة فى رحلة بحرية الى سواكن تستغرق عشرين يوما ذهابا وايابا ، كما كانت هناك سفينة أخرى كل خمسة عشر يوما من السويس الى جدة ثم سواكن والعودة خلال خمسة عشر يوما آخرى ، وكان ينبه على السوارى والوكلاء بعدم الانتظار في سواكن مثلا أكثر من اثنتى عشرة ساعة ، مثلما ينبه عليهم بجلب أقصى الحمولات فى موسم الحجاج ، وفى ١٢ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٣ مايو ١٨٦١) اتخذت قرارها بترتيب مرور السفينة (جدة) مرة كل شهر الى سواكن ، كما كانت تخصص سفينة (نجد) لنقل المحمل ، وكانت رحلاتها البحرية تستغرق الفترة من ٢٠ ذى القعدة الى ١٠ محرم التالى ، وتبحر أثناءها من السويس الى جدة ثم ينبع فالعودة (٤٢) ٠

ويلاحظ فى هذا قلة المشاركة ، ولكن ينبغى أن نشير ــ حتى تتضح الصورة ــ الى أن سفن المجيدية على قلتها كان منها ما يؤجر لزوم الفنارات والكشف عليها ، ومنها ما كان يعمل فى النقل الخاص بشركة التلغراف الانجليزية بين السويس والقصير والبقاع الأخرى (٤٣) ، مثلما كان منها المعنى بنقل مستلزمات القلاع الحجازية ، بالاضافة الى ذلك فان سوء الحالة المالية وما واجهته الشركة فى آخرياتها من اضطراب ، اضطر ادارتها الى أن تتخذ قرارا بتاريخ ١٦ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٢٨ أبريل ١٨٦١)

---

(٤٢) دار الوثائق القومية (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/١/٧ رقم ١ بتاريخ ٤ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ (٢٨ أبريل ١٨٦٠) من وكيل القومبانية بسواكن الى المدير ، ص : ٣ ، ــ سجل م/٦/٣/١ رقم ٣٣٤ بتاريخ ٢٧ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٩ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى الحاج محمد الحبابى التاجر ، ص : ٣٠٠ ، ــ نفسه رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ أبريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ص ، ص : ٢٢٣ ، ٢٢٧ ، ــ سجل م/٦/٤/٣ بتاريخ ١٢ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٣ مايو ١٨٦١) من سليمان بك قائمقام سواكن للمدير ، ص : ١١ ٠

(٤٣) ــ : سجل م/٦/١/٨ بتاريخ ٢٩ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى زنيل قبودان سوارى وابور قبارى ، ص ص : ١٠٠ ، ١٠١ ، ــ نفسه ، بتاريخ ٢٥ ابريل ١٨٦١ من المدير الى الخواجة برونتون ناظر عموم تلغراف البحر الأحمر ، ص : ٢٦٢ ٠

نصه : « أن وابورات المجيدية فى ذهابها من السويس الى جدة تسير بالأشرعة وتبطل حركة البخار مادام الريح موافق ٠٠ ولا يصير استعمال الماكينة الا اذا كان الريح معدوم ، ولا يمكن السير بالكلية بغير تشغيل الآلة ٠٠ ومن الآن فصاعدا كلما توجه الوابور من السويس الى جدة أو أى مينة أخرى لا يولع النار الا عندما لا يوجد ريح أو عندما يكون الريح معنا ضد (ضدنا) ٠٠ وبهذه الكيفية لا مانع من الوصول فى ستة أيام ٠٠ » ٠

وفى حاشية المكاتبة ذاتها « واذا كان فى العودة الريح خفيف فيكفى أن يكون السير بنصف سرعة بحيث يكون وصول الوابور فى ١٦٠ ساعة ٠٠ » (٤٤) ٠

ويوضح هذا النص ان الأمر لم يعد فى تحقيق سرعة السير نتيجة التشغيل البخارى ، وانما كان فى البحث عن سبل التوفير ابان تفاقم الديون ، ولا شك فان بطء السير وطول مدة الرحلة بالاضافة الى عدم انتظام المواعيد كان فى غير صالح نشاط السفن المصرية ، خاصة أن ذلك كان معاصرا لابحار سفن الشركة الانجليزية P & O من بومباى الى السويس وكذلك سفن شركة الميساجيرى الفرنسية التى أنشأت مخازن لوقودها فى السويس أيضا ، ومن ثم لا يمكننا القول بوجود انتظام ، وان كان تحرى الدقة يملى الاشارة الى التعليمات التى أصدرتها الادارة فى غرة ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (اغسطس ١٨٦١) ، بأن ذلك سيتم مع قيام السفن بالترتيب فى غرة و ١٥ من كل شهر هجرى (٤٥) ، ولكن سرعان ما جاءت للمجيدية خطوة النهاية ابان تصفيتها ، وصدرت اخباريات ادارتها للوكلاء بأنه « قد صار توقيف (ايقاف) مسير وابورات الكومبانية المجيدية المصرية ، وابطال عملها فى نقل البضايع والركاب ٠٠ » الى أن تمت موافقة محمد سعيد باشا ــ بعد تحويل الشركة الى مصلحة ميرية ــ « بالمرور فى حالة توافر شحنة الوابور التى تغطى نفقاته ومصروفاته ليجزى السفرية ٠٠ » (٤٦) وكان ذلك اعتبارا من ٢١ جمادى الأولى ١٢٧٨ هـ (٢٥ نوفمبر ١٨٦١) وقد استمرت نفس التعليمات بالمسير بالأشرعة أو بنصف طاقة التشغيل

---

(٤٤) ــ : سجل م/٦/٣/١ رقم ٢٧٩ بتاريخ ١٦ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٢٨ أبريل ١٨٦١) من المدبر الى ابراهيم واصل قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ١٦٢ ٠

(٤٥) ــ : سجل م/٦/١/٨ رقم ٣٥٦ بتاريخ غرة ص (صفر) هـ (أغسطس ١٨٦١) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٣٦٧ ٠

(٤٦) ــ : سجل م/٦/١/٤ رقم ٢١ بتاريخ ٢١ ج (جمادى اول) ١٢٧٨ هـ (نوفمبر ١٨٦١) من المدير الى الحاج أحمد المشاط سر تجار بندر جدة ، ص : ٥٦ ٠

البخارية ، حتى أننا نطالع في المكاتبات المرسلة الي قادة السفن في غاية ص (صفر) ١٢٧٩ هـ (٢٦ أغسطس ١٨٦٢) أن السير العادي بالبخار كان يستغرق أربعة أيام ، ولكن نقرأ « ٠٠ استعملوا الشراع ما أمكن بحيث أن لا تحرقوا الا نصف مقدار الفحم ٠٠ ولا مانع في وصولكم في ظرف (خلال) ستة أيام ٠٠ » (٤٧) ، وهي المكاتبات التي عاصرت تحول المجيدية الى مصلحة وابورات ميرية ، الأمر الذى يوضح أن الحال في هذه المصلحة لم يكن أفضل من سابقتها ، وأن انتظام مشاركة السفن البحرية التجارية المصرية في عهد محمد سعيد باشا في النشاط البحرى ، لم تكن سوى محاولات غير مكتملة الجوانب ، الأمر الذى أفسح المجال لنشاط السفن الأجنبية بدرجة شبه كاملة ، لتسطر هي الاخرى نموذجا لكيفية استفحال النشاط الأجنبي في عهد محمد سعيد باشا ٠

أما في عهد اسماعيل باشا حيث وجدت منذ بداياته المشروعات الطموحة في النقل البحرى ، مثلما كان الطموح ذاته في الجوانب السياسية متجها الى بلورة النفوذ المصرى في سواحل البحر الأحمر ، لذلك شرعت الشركة في تنظيم ملاحة البخاريتين « النيل والجعفرية » بالبحر الأحمر ٠ تمهيدا لتزويده بسفن أخرى ، وقد وضح ذلك بعد الحاق مينائى سواكن ومصوع للادارة المصرية في عهد الشركة العزيزية ، حيث أوضح الأمر الكريم الصادر الى محافظ سواكن بتاريخ ٩ ربيع الثانى ١٢٨٣ هـ (٢٢ أغسطس ١٨٦٦) أن ابحار سفنها الى هذين المينائين من أهم أهدافه « توسيع دائرة العمران التى يلزم بها الباشا » وكذلك تنشيط حركة التجارة وتنظيم البريد ، ولذلك ينبغى قيام المحافظ بتوفير مخازن الوقود لها واجراء الاصلاحات بمواضع رسوها وتهيئة سبل راحة الركاب وكل ما من شأنه تنشيط عمل تلك السفن حتى تحقق الشركة ايراداتها (٤٨) ٠

وبالنسبة لمرور السفن التجارية المصرية فتجدر الاشارة الى أنه تم وضع جداول لسيرها بعد الحاق المينائين بأكثر من عام ، حيث تم ذلك بموجب قرار مجلس ادارة العزيزية بتاريخ ١١ ربيع الأول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يولية ١٨٦٦) (٤٩) على أثر مخاطبات بينها وبين حكمدار السودان.

---

(٤٧) ـ : نفسه ، رقم ٦٠٩ بتاريخ غاية ص (صفر) ١٢٧٩ هـ (٢٦ اغسطس ١٨٦٢) من المدير الى سوارى وابور حجاز ، ص : ١٦٥ ٠

(٤٨) صورة الأمر الكريم نمرة ٣٠ بتاريخ ٩ ربيع آخر ١٢٨٣ هـ عن د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص ـ ص : ٨٤ ـ ٨٦ ٠

(٤٩) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، قرار المجلس نمرة ٥٦/٩٨ بتاريخ ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يونية ١٨٦٦) ٠

ورياض باشا مهردار الخديوى بخصوص نقل البريد ، وفي الفترة بين تاريخي الالحاق والتسيير (مايو ٦٥ ـ يولية ١٨٦٦) كان يتم الإبحار المؤقت فى مهام الميرى ، كما كانت توجد بعض السفن الحربية التى سيرتها الحكومة لخدمة الأغراض التجارية والبريدية الخاصة ، ومن المرجح أن الباعث على ذلك كان حاجة الحكومة الى سفن حربية للعمل فى تلك الفترة المبكرة تمهيدا للاستقرار الذى تعمل فيه السفن التجارية بالاضافة الى أن المرافىء لم تكن مهيئة لاستقبال السفن التجارية الأكبر حجما عن الحربية ، ولذا تأخر المرور المنتظم للمينائين .

وحسبما أوضح قرار العزيزية المشار اليه فانه كان يوجد خط منتظم من السويس الى ينبع وجدة ، ثم رؤى اعتبارا من ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يولية ١٨٦٦) ترتيب خط مباشر (دوغرى) من السويس الى سواكن كل يوم ثلاثاء وبه البريد وكافة المشحونات التى توجد من ركاب وبضائع ، ويكون ميعاد الوصول يوم الاثنين من الأسبوع التالى ويمكث فى سواكن الى يوم الأربعاء ثم يصل الى جدة (السبت) ، ومنه ترسل البوستة فى وابور آخر يكون موعد قيامه الى السويس « السشت » ، بينما ينتظر الوابور القادم من سواكن فى جدة الى الثلاثاء موعد عودته منها الى السويس (٥٠) .

وبالنسبة لميناء مصوع فقد عينت الحكومة سفينتين من الميرى للعمل بينها وبين سواكن تتفق مواعيدهما مع مواعيد وصول وقيام سفن العزيزية، وسرعان ما ملت العزيزية مرور سفنها الى مصوع ، ولكن عند فحص المجلس لايرادات ومصروفات هذا الخط الواصل الى المينائين فى صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) لاحظ وجود خسارة فى التشغيل ، ومع ذلك رأى المجلس عدم الغاؤه وعبر عن ذلك بما نصه « .. لا ينبغى الابطال بمجرد الخساير ذلك لأن ترتيبهم (السفن) يعود منه الفوايد لجانب الحكومة .. » (٥١) .

وهذا يوضح أن تنظيم مرور السفن التجارية لم يكن يخضع بأكمله للحسابات الاقتصادية ، وانما كان يراعى فيه الظروف السياسية والوفاء بالمهام الحكومية ، وان كان ذلك يفسر جانبا من أسباب الخسائر التى

---

(٥٠) المصدر نفسه .

(٥١) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : المحفظة الأولى ، صورة قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ٤/٢ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (٣١ مايو ١٨٦٨) .

عصفت بالعزيزية ، ولكنه يفسر على الجانب الآخر ماهية الدعم الخديوى لتجنيبها بعض الخسائر ، وعامة فقد بدت على هذه الشاكلة من أدوات تنفيذ الطموحات الخديوية •

ولما كانت السفن الانجليزية من شركة P & O قد ألفت مرورها المنتظم فى نفس الفترة على مينائى سواكن ومصوع وهى فى طريقها من الهند الى السويس نتيجة الخسارة ، لذا اتخذت العزيزية قرارا بتعديل مواعيد المرور بين السويس وجدة ومصوع وسواكن الى أيام أخرى ، وخصصت خمسة سفن للعمل بينهم منهم اثنتان بصفة منتظمة ، والثلاث الأخر بدون انتظام ، وكان جدول المرور اعتبارا من ١٦ صفر ١٢٨٥ هـ (٩ يونية ١٨٦٨) كما يلى (٥٢) : —

قيام			وصول			المدة بالساعة (*)	
جهة القيام	اليوم	ساعة القيام	جهة الوصول	اليوم	ساعة الوصول	الطريق	الاقامة
السويس	الخميس	٦ بعد الظهر	جـدة	الاثنين	٥ بعد الظهر	٩٥	١١٣
جـدة	السبت	١٠ قبل الظهر	مصـوع	الثلاثاء	١٢ قبل الظهر	٧٤	٤٣
مصـوع	الخميس	٧ « «	سواكن	السبت	٥ « «	٥٨	٦٢
سواكن	الثلاثاء	٧ « «	جـدة	الأربعاء	٥ « «	٣٤	١١١
جـدة	الاثنين	٨ « «	السويس	السبت	٥ بعد «	١٢٩	—

وقد رأى مجلس الادارة ان يكون هذا الجدول لمدة أربعة أشهر على سبيل التجربة ، وفى ١٣ جمادى الثانى ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) قامت الشركة بفحص مصروفاته وايراداته فتبين خسارته ، ولم تتخذ قرارا بالغائه لما تقوم به السفن من تلبية احتياجات الحكومة ، ولكنها رأت أن تتم المداولة فى أمر دعمه من الميرى اذا ما رأت الحكومة

(٥٢) — : محفظة الوابورات ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة بتاريخ ١٦ صفر ١٢٨٥ هـ (٩ يونية ١٨٦٨) من حسين شيرين ناظر عموم العزيزية الى وكيل العموم •

(★) دمج الباحث الخانتين معا ، والمدة هنا تحسب لمسافة الرحلة بين الميناءين (الطريق) ، ثم مدة الانتظار بين تاريخى الوصول والقيام على أساس اليوم ٢٤ ساعة •

الابقاء عليه بعد انتهاء الثلاث رحلات المتبقية من فترة الاربعة أشهر ، وذلك لتفاقم الأزمات المالية التي عانت منها الشركة آنئذ (٥٣) ٠

ولم يكن بوسع الخديوى قبـول الغـاء مرور سفن العزيزية لتلك الجهات بعد أن بدت من الأدوات الهامة التي تربطها بمصر ، ولذا استمر المرور بعد ذلك مقابل الزيادة النسبية لرسم نقل البريد ، وقد أضافت الشركة لذلك الجدول المرور على ميناء الحديدة اعتبارا من ٢ ر (ربيع ثانى) ١٢٨٦ هـ (١٣ يولية ١٨٦٩) ، على أن يصلها الوابور من جدة مباشرة ثم يتجه منها (الحديدة) الى مصوع فسواكن ومن هذه الأخـيرة تكون العودة الى جدة فالسويس (٥٤) ٠

ولما كانت العزيزية فى هذه الأثناء بصدد اجراء اصلاحـات لبعض سفنها لذا عطل مرورها على سواكن ومصوع منذ أواخر جمادى الثـانى ١٢٨٦ هـ (أكتوبر ١٨٦٩) واكتفت بالابحار بين السويس وجدة ، وكانت ترى فى قرارها أن ذلك بصفة مؤقتة (٥٥) ، وتقوم بالعمل بدلا منهـا سفن الميرى ، ولكن استمر ذلك لنهايتها ، حيث تمت تصفيتها كشركة مساهمة وحولت الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، ومع هذه المصلحة بدأت صفحة أخرى تضاف الى رصيد البحرية التجارية المصرية ٠

ولعلنا نلاحظ أن هذه المصلحة قد بدأت نشاطها بعد افتتاح قناة السويس ، حقيقة كان ذلك الافتتاح يخدم نشاطها الملاحى بما يحققه من ميزة المرور بين البحرين المتوسط والأحمر ويختصر القدر الهائل من زمن تدوير السفن المصرية من البحر الأحمر الى المتوسط حول رأس الرجـاء الصالح ، ولكنه كان أيضا جالبا لقدر كبير من منافسة السفن الأجنبية بين أوربا والهند (*) ، ومن ثم وقع على سفن هذه المصلحة عبء أكبر تجـاه الوفاء بأهداف الحكومة السياسية فى الربط بين مصر وملحقاتها ، وعبئا حضاريا فى قدرتها على الصمود ملاحيا أمام المنافسة الأجنبية واثباتهـا الاسم المصرى خاصة بعد أن أصبحت مملوكة للميرى ؛ ولم يكن الخديوى بعيدا بطبيعة الحال عن ادراك أهميتها ؛ ولذلك يمكن أن نصنف دورها

---

(٥٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، قرار نمرة ٣/٥ بتاريخ ١٣ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) ٠

(٥٤) ـ : محفظة الوابورات ٦٩ ـ ١٨٧٢ ، مكاتبة بتاريخ ٢ر١٧ (ربيع الثانى) ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) من وكيل القومبانية بالسويس الى ناظر عموم العزيزية ٠

(٥٥) ـ : نفسه ، مكاتبة بتاريخ ٢٤ جمادى آخر ١٢٨٦ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٩) من صفر باشا وكيل العموم الى وكيل السويس ٠

(*) راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام النشاط ٠

على أنه كان أكثر أهمية من ذى قبل ، سواء كان ذلك نتيجة افتتاح القناة أو لأيلولتها للميرى أو لما أستجد بعد ذلك من امتداد النفوذ المصرى الى مناطق جديدة منها بربرة وزيلع ، التى تطلبت مرور سفن تجارية مصرية اليها .

عموما فقد قامت الحكومة فى البداية بدعمها ببعض السفن الحربية التى يمكنها القيام بالأمور التجارية (٥٦) ، وقامت المصلحة بتنظيم مرور سفنها فجعلت الجدول يبدأ من السويس يوم الاثنين الساعة الرابعة بعد الظهر ومدة الرحلة البحرية خمسة عشر يوما ذهابا تشمل الابحار من السويس ـ جدة ـ سواكن ـ مصوع ، وذلك اعتبارا من ١٧ يونية ١٨٧٢ (٥٧) ، بالاضافة الى ذلك فقد تم ترتيب خط بريدى منتظم بين عدن وبربرة وزيلع اعتبارا من ١٥ رمضان ١٢٩٢ هـ (١٦ أكتوبر ١٨٧٥)(٥٨) وربط مصوع وبربرة فى خط آخر بين السويس وجدة ، وكذلك أضافت للحطات موانىء رأس راوية تاجوره ، زيلع ، عزب ، تمشيا مع النفوذ السياسى ، وقد ورد من تفاصيل هذه الخطوط حسب اقرارها فى ٢٢ شعبان ١٢٩٣ هـ (٢٤ سبتمبر ١٨٧٥) ما يلى (٥٩) : ـ

---

(٥٦) دار الوثائق القومية (المجلس الخصوصى) : دفتر ١٨ مجلس خصوصى ، جـ ٤ وثيقة رقم ١٩٦ بتاريخ ٢١ جمادى أول ١٢٩٠ هـ (يولية ١٨٧٣) من المجلس الخصوصى الى وابورات البوستة الخديوية ، ص : ١١٢ .

(٥٧) الجوائب : العدد ٥٩٥ الأربعاء ١٩ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ/٢٤ يولية ١٨٧٢ .

(٥٨) تلغراف رقم ١٧٨ بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٩٢ هـ (١٦ اكتوبر ١٨٧٥) من خيرى باشا الى فريدريكو باشا مدير وابورات البوستة الخديوية ، عن د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية .. ، ص : ٢٠٧ .

(٥٩) المرجع نفسه ، ص : ٢٤١ .

أولا : خط السويس ـ بربرة : ـ

ـ الذهـــاب •

القيـــام						الوصـــول (*)			
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	مسافة السفرية بالميل	مدة السفرية بالساعة	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول	مدة الاقامة بالساعة
السويس	الاثنين	٤ بعد الظهر	٦٤٦	٩٢	جـــدة	الجمعة	وقت الظهر	٢٨
جـــدة	السبت	٤ « «	١١٠	١٥	رأس راوية	الأحـد	٧ قبل «	٧
رأس راوية	الأحـد	٢ « «	١٢٠	١٧	سواكن	الاثنين	٧ « «	٢١
سواكن	الثلاثاء	٤ قبل «	٢٦٠	٣٧	مصـوع	الأربعاء	٥ بعد الظهر	٣٣
مصـوع	الجمعة	٣ « «	٢٣٩	٣٩	عـدب	السبت	٦ « «	٢٠
عـدب	الأحـد	٢ بعد «	١٣٥	١٩	تاجورة	الاثنين	٩ قبل «	١٠
تاجورة	الاثنين	٧ « «	٧٠	١٠	زيلـع	الثلاثاء	٥ « «	١٠
زيلع	الثلاثاء	٣ « «	١١٤	١٦	بربـرة	الأربعاء	٧ « «	١٠

(*) جاء فيما نشر بالوثيقة يوم القيام وساعات القيام ومدة القيام ، وقد استبدلها الباحث بالوصول والاقامة لضبط سياق الجدول وحسبما سبق نشره عن الوثائق الأصلية غير المنشورة •

وقد كانت مدة السفر فى هذا الخط تستغرق شهرا فى الذهاب والاياب ، وكما هو ملاحظ فان السفن كانت تنتظر لمدة أطول فى بعض الموانىء (السويس ـ سواكن ـ مصوع ـ بربرة) عن البعض الآخر ، وكان ذلك لافساح فترة أطول لورود مشحوناتها •

أما جدول رحلة الاياب فى هذا الخط فكان كما يلى (٦٠) : ـ

جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	مسافة السفرية بالميل	مدة السفرية بالساعة	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول	مدة الإقامة
القيام					الوصول			
بربرة	الجمعة	٤ بعد الظهر	١١٤	١٦	زيلع	السبت	٨ قبل الظهر	٨
زيلع	السبت	٤ » »	٧٠	١٠	تاجورة	الأحد	٢ » »	١٢
تاجورة	الأحد	٢ » »	١٣٥	١٩	علب	الاثنين	٩ » »	٩
علب	الاثنين	٦ » »	٢٧٥	٣٩	مصوع	الأربعاء	٩ » »	٤٢
مصوع	الجمعة	٣ قبل »	٣٦٠	٣٧	سواكن	السبت	٤ بعد »	٣٦
سواكن	الأحد	٦ بعد »	١٢٠	١٧	رأس راوية	الاثنين	١١ قبل »	٧
رأس راوية	الاثنين	٦ » »	١١٠	١٥	جدة	الثلاثاء	٩ »	٥١
جدة	الخميس	وقت الظهر	٦٤٦	٩٢	السويس	الاثنين	٨ » »	ـ

(٦٠) د• شوقي الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٢٤٣ •

وكانت تعمل فى هذا الخط اربعة سفن بخارية هى « القصير ـ المنصورة ـ النجيلة ـ مسير » ، وقد سبق الاشارة الى استحداث مصلحة الوابورات لخط بريدى الى عدن ، وكانت تفاصيله كما يلى (٦١) : ـ

الذهـــاب

القيام					الوصول			
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	مسافة السفرية بالميل	مدة السفرية بالساعة	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول	مدة الاقامة
بربرة	الخميس	٥ بعد الظهر	١١٤	١٦	زيلع	الجمعة	٩ قبل الظهر	٥
زيلع	الجمعة	٣ « «	١٣١	١٧	عدن	السبت	٧ « «	١٠

العـــودة

القيام					الوصول			
عدن	السبت	٥ بعد الظهر	١٣١	١٧	زيلع	الأحـد	١٠ قبل الظهر	٦
زيلع	الأحـد	٤ « «	١١٤	١٦	بربرة	الاثنين	٨ « «	٣ ايام (*) و٦ ساعات

(٦١) نفسه ، ص : ٢٤١ .

(★) ٧٨ ساعة ، ولكنها على أساس زمن الوصول الاثنين والقيام الخميس ٨٦ ساعة .

وفضلا عن ذلك فقد كانت هناك بعض السفن التى تمر على الحديدة تلبية لالتماسات التجار ، وان كان ذلك قد تم بغير انتظام . وتشير الوثائق الى كثرة توافد السفن الأجنبية اليها لنقل تجارة البن اليمنى ، بيد أن التجار كانوا يبدون رغبتهم فى استخدام السفن المصرية ، وقد لاقت سفن المصلحة الخديوية رواجا لدرجة أنه كان يقوم البعض منها بنقل شحنات تجارية من الحديدة الى مرسيليا (٦٢) ، ولا شك فقد استفادت فى هذا المجال من افتتاح قناة السويس ، مثلما استفادت السفن المصرية كذلك فى انشاء الخط الملاحى المباشر بين جده والأستانة مرورا ببور سعيد وميناء سيرا ، ونفس الشيء بالنسبة لمد خط الشام الى ينبع وجده فى موسم الحج .

وتكشف الملاحظات التى وردت فى الكتابات والوثائق المعاصرة للبحث عن أن السفن التجارية أسهمت بدور فعال فى مد جسور النشاط المصرى الحضارى الى سواحل البحر الأحمر ، حيث أسهمت فى تنشيط الحركة التجارية الخاصة بتلك الموانيء ، ولنا أن نطالع بعضا مما جاء فى هذا الصدد لنتبين أثر دورها .

فبالنسبة لحركة الملاحة قبل تسيير سفن العزيزية مثلا ، جاء فى مكاتبة والى جده الى الصدر الأعظم بالأستانة فى شهر ذى القعدة ١٢٨١ هـ (مارس / ابريل ١٨٦٥) أن النقل البحرى بين جده وكل من سواكن ومصوع كان يتم معظمه باستخدام الأهالى للسفن الشرعية التى كانت تصل الى جده بعد فترات طويلة مقارنة بالبخارية ، وكانت تحدث خسائر كبيرة اذا كانت الرياح غير مواتية ولم تصل السفن فى موسم الحج (٦٣) .

كذلك جاء فى تقارير على رضا باشا محافظ سواحل البحر الأحمر المرسلة الى المعية أن مرور وابورات البوستة الخديوية على بربره وزيلع « ولو مرة واحدة فى الشهر » تترتب عليه « فوائد جمة بالنسبة لحركة التجارة وعمارية البندر فضلا عن اكتساب الحكومة معلومات عما يطرأ فى تلك البلاد من حوادث » (٦٤) .

وقد جاء أيضا تقرير من محافظ بربرة الى المعية بتاريخ ١٢ شعبان ١٢٩٣ هـ (٣ سبتمبر ١٨٧٦) يكشف عن أثر مرور السفن الخديوية فى

---

(٦٢) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/١/٣/٣٠ ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ اغسطس ١٨٧٩ من توكيل الوابورات بالحديدة الى العموم بمصر ، ص : ٢ .

(٦٣) د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص ص : ٣٣ ، ٣٤ .

(٦٤) نفسه ، هامش فقرة (٤) ، ص : ١٦٧ .

تطور الحالة التجارية لبربرة وعدن ، وذلك فى اشارته الى أن بربرة لما كانت محرومة من مرور سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية قبلئذ ، لم يكن يصل انتاجها الى عدن خاصة فى زمن الخريف ، فكان يتراكم بها الغنم والبقر والمسلى وترتفع الأسعار كثيرا جدا فى عدن ، حتى أن « المسلى ما كان يتيسر وجوده بالكلية » ، وقد انتهت تلك الحالات بمرورها ، « وأهل عدن على العموم شاكرون وممتنون من الأعتاب الخديوية » (٦٥) ٠

ولعل ذلك يفسر تضرر التجار من الغاء مرور بعض السفن والتماساتهم اعادتها وتأكيدهم الرغبة فى استخدام السفن المصرية دون الأجنبية (٦٦) ٠ على أن هذه الأمور لا تنسينا الاشارة الى الاصلاحات التى كانت تقوم بها ادارتها فى الموانىء وقد سبق الحديث عن مثال لذلك فى ميناء جدم ٠ كذلك دورها فى مختلف مهام النقل البحرى ٠

---

(٦٥) د٠ شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٢٧ ٠

(٦٦) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/١/٣/٢٧٦ ، جـ ١ ، رقم ١٦ بتاريخ ٢٨ ص (صفر) ١٢٩٥ هـ (٤ مارس ١٨٧٨) من تركيل الحديدة الى ناظر العموم بمصر ، ص : ٦٩ ٠

ثالثا : دور السفن المصرية فى نقل التجارة الخارجية :

معلوم أن مهـام السفن التجــارية لم تكن تقتصر على نقل السلع والبضائع والمحاصيل وغيرها مما يدخل فى صميم الأنواع التجارية ، وانما تعدتها الى نقل الركاب سواء فى صيغة تجارية أى بالنولون الكامل أو فى صيغة الاستثناءات الميرية فى مجال الخدمات وكذلك البريد بما يحمله من أخبار ومنافع ، الأمر الذى جعل مهامها فى اطار حـركة التبادل الخارجية بعموميتها وليست التجارة فقط بخصوصياتها المحدودة ، وهذا ما جعلنا نعرض لدورها من خلال عناصر متعددة نعرض لها فيما يلى : ـ

(أ) مـؤشــــر عــام :

فى البداية يجدر تناول المؤشر العام للاطار الذى تم من خلاله تادية ذلك الدور ، ونقصـــد به المجال البحرى لحركة مرور الســفن بين مصر والموانىء التى تمت معها التجارة وتاتى اهمية هذا الرصد لعدة أسباب : أولا : أن تناول هذا العناصر ليس تأريخا لحركة التجارة الخارجية ، وانما أساسا لدور سفن البحرية التجارية المصرية ومن ثم تبدو أهمية تتبع دورها أكثر من التشتت فى دراسة التجارة التى تحتاج لدراسات أكثر تخصصا ومنها ما تم دراسته بالفعل (٦٧) ٠

ثانيا : لأنه لم يتم العثور على بيانات تفصيلية متكاملة لاسهام السفن التجارية فى التبادل الخارجى المصرى حسب الجنسيات وخاصة التجارة ، الأمر الذى يجعلنا لا نورد نوعياتها ، ومن ثم فان هذا الرصد يمكن اعتباره مؤشرا كذلك لدورها فى التبادل الخارجى عامة تبعا لاتجاه مرورها وكثافته الحركية فى كل ميناء ، مثال ذلك أن حركتها فى سواكن ومصوع يمكن اتخاذها مؤشرا لقدر اسهامها فى نقل تجارتهما وهكذا ٠

---

(٦٧) راجع ما سبق الاشارة اليه وتناوله فى « ظروف قيام البحرية التجارية » ٠

ثالثا : أن هذا الرصد يجيء فى الواقع اتساقا مع خطوط سير السفن ، مثلما هو اطار يجسد المحاور التى كانت تزاول فيها السفن المصرية نشاطها ، وبالتالى يصبح مؤشرا لما قامت به فى الربط بين الموانىء المصرية وغيرها وماهية المشحونات التى كانت تنقلها فى اطار العلاقات التجارية .

غير انه يلاحظ ان ما يمكن الوقوف عليه انما يعتمد فى الواقع على ما أورده رينى بك بعد تاسيس قلم الاحصاء ، وهو خاص ببعض السنوات دون اجمالى فترة البحث ٧٠ ، ١٨٧١ ، واستبعدنا احصاؤه لعامى ١٨٦٨ ، ١٨٦٩ ، وذلك لعدم التمييز بين السفن المصرية الحربية والتجارية لهذين العامين (٦٨) ، وهذا البيان لعامى ٧٠ ، ١٨٧١ ويشتمل على حركة السفن التجارية المصرية الواردة والخارجة فى أهم الموانىء المصرية فى البحرين التى كانت تمر بها السفن البخارية ، وهى الاسكندرية ، بور سعيد فى البحر المتوسط ، ثم السويس ، سواكن ، مصوع فى البحر الأحمر وتبدو اهمية هذين العامين فى أنهما يرصدا الحركة البحرية الملاحية المصرية بعد افتتاح قناة السويس كان أولهما كما يلى :

---

(٦٨) Régny, E : Op. Cit., Tome I, p-p : 16-30.

حركة السفن التجارية المصرية الواردة والخارجة من ميناءى الاسكندرية وبور سعيد عامى (١٨٧٠ ـ ١٨٧١) (٦٩)

الموانئ	الاسكندرية ١٨٧٠ وارد شراعية	الاسكندرية ١٨٧٠ وارد بخارية	الاسكندرية ١٨٧٠ خارج شراعية	الاسكندرية ١٨٧٠ خارج بخارية	الاسكندرية ١٨٧١ وارد شراعية	الاسكندرية ١٨٧١ وارد بخارية	الاسكندرية ١٨٧١ خارج شراعية	الاسكندرية ١٨٧١ خارج بخارية	الاسكندرية اجمالى	بور سعيد ١٨٧٠ وارد شراعية	بور سعيد ١٨٧٠ وارد بخارية	بور سعيد ١٨٧٠ خارج شراعية	بور سعيد ١٨٧٠ خارج بخارية	بور سعيد ١٨٧١ وارد شراعية	بور سعيد ١٨٧١ وارد بخارية	بور سعيد ١٨٧١ خارج شراعية	بور سعيد ١٨٧١ خارج بخارية	بور سعيد اجمالى	اجمالى عام
انجلترا								٣	٣										٣
النمسا				٣					٣										٣
اليونان		٥٧				٤			٩٧										٩٧
الارخبيل اليونانى				٣				٢	٤										٤
مالطة		٣٥							٣٥										٣٥
الاستانة				٨١		٦٨		٥٧	٢٠٦	٥	٣٦	٥	٢٥	٤	٤٣	-	٤٣	١٩٢	٣٩٨
سواحل تركيا الاوربية		١		٤					٥										٥
الارخبيل العثمانى	١			٣					٤										٤
سواحل تركيا الاسيوية		٥							٥										٥
سوريا		٩	١	٣٢				٤	٤٦										[illegible]
موانى الساحل المصرى (بور سعيد ـ الاسكندرية)	٣	٧٩		٨		١		١٨	١٠٩		٥	٣	١١		٤٠	٣	٤٠	١٠٠	٢٠٩
موانى البحر الاحمر (السويس الطور)															[illegible]	[illegible]			[illegible]
(تونس ـ طرابلس)																			
ساحل العرب (الحجاز)																	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	٥	١٣٩	-	٢٢٤		٤٠٢		-	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	٨	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]

(٦٩) مستخرج بمعرفة الباحث عن

Rigny. Emp. ott. - Tome 2. p.p. 23 - 23, 26 - 31.

[illegible] 3, p.p. 22 - 25, 26 - 31

وكما هو ملاحظ فبالنسبة للاسكندرية فان ابحار السفن المصرية الى الأستانة كان يأتى فى المرتبة الأولى فقد كانت ٢٠٦ من الاجمالى ٥٢٣ أى بنسبة ٣٩٫٣٨٨٪ ، ويعزى ذلك الى وجود خطوط سيرها التى كانت تصل الأستانة وتبعا لأهمية العلاقة السياسية بين مصر والدولة العثمانية من جانب ، ثم لعدم وجود سفن بخارية كافية لدى الدولة العثمانية من جانب آخر ، ومن ثم كان جهدها فى النقل البحرى يستحوذ على مثل هذه النسبة فيما يتم تبادله بين مصر والأستانة فى تلك الفترة ، وقد تلاها اليونان ٩٧ بنسبة ١٨٫٥٤٧٪ حيث عاصرت افتتاح قناة السويس والتقارب السياسى بين مصر واليونان ، وقد سبق تناول ذلك فى التوكيلات الملاحية باليونان أما سوريا أو ساحل الشام فقد استحوذ على المرتبة الثالثة ٨٥ سفينة بنسبة ١٦٫٢٥٢٪ فمالطة بنسبة ٦٫٦٩٢٪ فالدول والسواحل الأخرى ، والتى يلاحظ فيها تداخل الحركة الملاحية بين الميناءين معا ، الاسكندرية وبور سعيد ، حيث تداخلت حركة السفينة الواحدة فيهما ابان الذهاب والاياب ، كما نلاحظ أعداد السفن المتجهة الى كل من انجلترا والنمسا وساحل شمال افريقيا ، وذلك لعدم وجود خطوط ملاحية منتظمة لتلك الجهات ، وكان ما يتم ابحاره رهنا بمهام مؤقتة كتأجيرها فى النقل البحرى وما الى ذلك ٠

أما اذا انتقلنا الى بور سعيد ، فاننا نلاحظ تفوق حركة السفن بينها وبين الاسكندرية ٢١٦ بنسبة ٥١٫٤٢٩٪ من الاجمالى ٤٢٠ ، وذلك لبروز بور سعيد على الخريطة الملاحية للسفن بين الاسكندرية وموانىء الشام وسواحل تركيا الآسيوية من ناحية ، ثم بين الاسكندرية وموانىء البحر الأحمر من ناحية أخرى ، يلى ذلك الحركة الملاحية بين بور سعيد والأستانة ٤٥٫٧١٤٪ حيث كانت توجد بالاضافة الى سفن خط الاسكندرية الأستانة السفن المصرية العاملة بين جدة أو موانىء البحر الأحمر والأستانة ، وفيما عدا ذلك فقد كانت نسبة المصرية بين موانىء البحر الأحمر وبور سعيد ذاتها ضئيلة ١٢ أى ٢٫٨٥٧٪ وهى كل ما بقى من اجماليها ، وذلك لبروز السويس كميناء هام فى مدخل القناة الجنوبى ، كان يستقبل غالبية حركة السفن المصرية ، وعامة فان هذا الرصد يبرز تفوق الاسكندرية عن بور سعيد فى مجال تشغيل الخطوط الملاحية المصرية ، كما يبرز التفوق للسفن البخارية فى كلا الميناءين عن الشراعية ٠

وبالنسبة لحركة السفن ذاتها فى أهم موانىء البحر الأحمر السويس ـ سواكن ـ مصوع لعامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ كانت كما يلى :

بيان السفن الواردة والخارجة (١٨٧٠، ١٨٧١)[٧٠]

المواني	السويس									سواكن									مصوع									اجمالي عام
	١٨٧٠				١٨٧١				اجمالي	١٨٧٠				١٨٧١				اجمالي	١٨٧٠				١٨٧١				اجمالي	
	وارد		خارج		وارد		خارج			وارد		خارج		وارد		خارج			وارد		خارج		وارد		خارج			
	شراعية	بخارية	شراعية	بخارية	شراعية	بخارية	شراعية	بخارية		شراعية	بخارية	شراعية	بخارية	شراعية	بخارية	شراعية	بخارية		شراعية	بخارية	شراعية	بخارية	شراعية	بخارية	شراعية	بخارية		
جده	٢	٣٢		٤٢					٧٦		١٣		١٣		٢٣		٢١	٧٠	٨	٣	٩	٢					٢٢	١٦٨
ينبع		٦		٤					١٠																			١٠
العقبة	١		٧		٣١				١٠																			١٠
جبل الطور	٣٧		٢٩		٢١				٨٧																			٨٧
الوجه	١٠		١٠						٢٠																			٢٠
بورسعيد	٢	٧		٥					١٤																			١٤
القصير	١		١						٢																			٢
المويلح (قلعة)	٢		٣						٥																			٥
ساحل العرب					٤	٣١			٣٥														٤٩	١	٦١		١١١	١٤٦
خليج الويس	١								١						٧		١٢	١٩										٢٠
سواكن			٣	٢		١٦		١٢	٣٤										٩	١١	٧	١٢	١٠	٢١	٦	٢٢	٩٨	١٣٢
مصوع						١			١		١١		١١		٣٦		٣٦	٩٤										٧٥
Aghig																			٤		٩		١٢		٣		٢٨	٢٨
عدن والهند						٣			٣										١٣								١٣	١٦
الحديدة																			٥								٥	٥
Ahed																									٢		٢	٢
Lohaia																			١								١	١
Farzan																					١						١	١
قنفدة															٢			٢	٥								٥	٧
جيزان																			٣								٣	٣
قمران																			١								١	١
الشيخ																					١						١	١
المرسى (القيد)																					١						١	١
رهطة																					١						١	١
	٥٦	٤٥	٥٣	٥٣	٢٧	٥١		١٣	٢٩٨		٢٤		٢٤		٥٨		٥٩	١٦٥	٤١	١٤	٢٩	١٤	٧١	٢٢	٧٣	٢٢	٢٩٣	٧٥٦

٧٠) استخرج بمعرفة الباحث عن :

- Régny, E:op, cit, - Tome 2, p-p : 34-37, 40-42,

- Tome 3, p-p : 32-34, 44,

ويتضح من هذا البيان تفوق حركة ملاحة السفن المصرية التى تربط بين السويس وموانىء البحر الأحمر ، وقد كانت تفاصيل تلك الحركة مع جده ، ٧٦ سفينة من الاجمالى ٢٨٩ أى بنسبة ٢٥ر٥٠٣٪ تعمل فى النقل البحرى على عكس جبل الطور التى كانت موقعا للحجر الصحى ونفس الشىء بالنسبة لميناء « الوجه » ، ثم السواحل الحجازية التى كان يشار اليها ساحل العرب١١ر٦٤٥٪ ومع ميناء سواكن١١ر٤٠٩٪ ثم السويس مع بور سعيد فى الشمال وتليها بقية الموانىء الأخرى ينبع ، عدن ، المويلح ، القصير ، مصوع وغيرها .

أما بالنسبة لسواكن ومصوع فكما هو واضح قيام السفن المصريه بالربط بينهما معا من جانب ثم بينهما وبين السواحل المواجهة فى الحجاز وكذلك السويس من جانب آخر ، حيث كانت الحركة فى ميناء سواكن تربطها بمصوع باجمالى ١٧٢ سفينة خلال العامين من الاجمالى العام لسفن المينائين ٤٥٨ أى بنسبة ٣٧ر٥٥٪ ثم بينهما وبين ساحل العرب وجده . ونلاحظ بالنسبة لجده تفوق حركتها مع سواكن عن مصوع ففى أولهما ٧٠ بنسبة ٤٢ر٤٢٤٪ بينما فى مصوع ٢٢ بنسبة ٧ر٥٠٨٪ وذلك لقرب المسافة مع سواكن .

وكما هو ملاحظ فان الملاحة فى أقصى جنـوب البحر الأحمر كانت تتجه الى مصوع ، وكانت تتم بينها وبين « الكنك Aghig » ، ثم مع عدن والحديدة وقنفدة وجيزان وقمران وغيرهم نظرا للقرب الجغرافى ، ومن مصوع كانت تتم الحركة الغالبة تجاه الشمال حيث سواكن ومنها الى جده أو السويس ، ولعل هذا مؤشرا لمجال تحرك السفن التجارية فى البحر الأحمر الذى أسهمت من خـلاله فى النشـاط المصرى وحركة التبـادل الخارجية ، وفيما عدا ذلك فان بروز الهند حيث كانت « بومباى » موطن ورش وترسانات الاصلاح ، ولا يمكن أن نعزو حركة السفن المصرية اليها لما تجارية ، وأن ما كانت تنقله فى بعض الأحيان كان رهنا بما تشحنه مؤقتا أثناء ابحارها الى بومباى .

وفى أعقاب تناول هذا المؤشر الراصد لاتجاهات الحركة نورد اجمالى بعض الحمولات التى قامت بنقلها السفن المصرية مقارنة بالأجنبية وذلك عن الأعوام ٧٣ ـ ١٨٧٧ ، وهى التى توافرت احصاءاتها وان كان ذلك بدون تفصيل حمولات الشراعية أو البخارية أو الجنسيات الأجنبية ، ويقتصر رصدنا هذا على حمـولات السفن المشـحونة دون حركة السفن المصبورة Ballast الخالية من المشحونات ، وذلك فى مجمل الموانىء المصرية والملحقات كما يلى (٧١) :

(٧١) البيان والنسب المئوية مستخرج بمعرفة الباحث من احصاءات متفرقة عن : ـ
ـ فريدريكو اميتشى : مرجع سابق ، جـ ١ ، ص ـ ص : ٦٦ ـ ٨٠ .

الموانئ	السنوات	بيان حمولات السفن بالتونيلاطة: مصرية	اجنبية	اجمالى	النسبة المئوية: مصرية	اجنبية
الاسكندرية	١٨٧٧-٧٣	٥٤٧٥٠.٩	٨٥٣٩٦٤٦	٩٠٨٧١٥٥	٦٠.٢٥	٩٣٠٩٧٥
بورسعيد	،، ،،	٨٧٩٩٨	١٧٢٨٩١١٢	١٧٤٧٧١١٠	-٠.٥٠٤	٩٩.٤٩٦
دمياط	،، ،،	١٤٣٠٤٣	٤١١١٤٨٢	٥٥٤٥٢٥	٢٥ ٧٩٦	٧٤ ٢٠٤
رشيد	،، ،،	٣٣٠٨٢٩	٣٢٧٧	٣٣٤٢٠٦	٩٨.٥٥٨	١ ٤٤٢
ابو قير	١٨٧٧-٧٤	٧٠٧٣٤	١١٢٨	٧١٨٧٢	٩٨ ٤١٧	١ ٥٨٣
البرلس	١٨٧٧-٧٣	٦٢٨١١	٢١٣	٦٣٠٢٤	٩٩ ٦٦٢	٣٣٨
العريش	١٨٧٧-٧٣	١٦٥٦	١٧٨	١٨٣٤	٩٠ ٢٩٤	٩ ٧ ٦
اجمالى البحر المتوسط		١١٤٤٥٨٠	٢٦٣٤٥١٤٦	٢٧٤٨٩٧٢٦		

الموانئ	السنوات	بيان حمولات السفن بالتونيلاطة: مصرية	اجنبية	اجمالى	النسبة المئوية: مصرية	اجنبية
السويس	١٨٧٧-٧٣	٣٤٨٦٩٤	٨٧٦٢٠٩٩	٩١١١٧٩٣	٣,٨٢٧	٩٦,١٧٣
القصير	،، ،،	٤١٥٩٨	١٣٦٥٠	٥٤٢٤٨	٧٦,٦٨١	٢٣,٣١٩
سواكن	،، ،،	٣٣٧٩٨٠	٧٨٢٦٠	٣٦٦٢٤٠	٧٥,٢٥٣	٢٤,٧٤٧
مصوع	،، ،،	١٤٦٤٥٤	١٨٤٨٥٥	٣٣١٣٠٩	٤٤,٢٠٥	٥٥,٧٩٥
الوجه	١٨٧٦-٧٥	٣٤٥٧٥	٣٣٨٨٦	٦٨٤٦١	٥,٥٠٣	٤٩,٤٩٧
جبل الطور (*)	١٨٧٣	١٠٦٠٥	٤٢٠٠٠	٥٢٦٠٥	٢٠,١٦٠	٧٩,٨٤٠
اجمالى البحر الاحمر		٨١٩٩٠٦	٩١١٤٧٥٠	٩٩٣٤٦٥٦		
اجمالى الحمولات		١٩٦٤٤٨٦	٣٥٤٥٩٨٩٦	٣٧٤٢٤٣٨٢		

(*) ورد جبل الطور فى هذا البيان ولم يرد فى بيان السفن البخارية والشراعية بالاصل

وكما هو ملاحظ فانه بالنسبة لموانيء البحر المتوسط ، كانت أكثر حمـولات السفن المصرية بصـفة عامة تتركز فى الاسـكندرية ٥٤٧٥٠٩ تونيلاطة ، ومع ذلك فلم تتعد نسبتها سوى ٦٫٠٢٥٪ من اجمالى الحمولات وذلك بسبب كثافة نشاط السفن الأجنبية ، وكان نشاط هذه الأجنبية بصـورة أكثر وضـوحا فى بورسعيد حيث ازدهار نشاطها بين الشرق وأوربا وغيرها ، فلم تتعد نسبة الحمولات المصرية ٠٫٥٠٤٪ ، بيد أن هذه الصورة كانت فى صالح المصرية فى موانيء البرلس ، رشيد ، أبى قير ، العريش بالتوالى وذلك لعـدم قدرة هـذه الموانيء على إستقبال السفن البخارية ومن ثم غلبة السفن الشراعية المصرية بها ، وأما دمياط فقد كانت حمولة السفن المصرية بها ٢٥٫٧٩٦٪ من الاجمالى ، وذلك لغلبة توجه السفن الشراعية العثمانية والسورية واليونانية وكذلك من جزيرة ساموس اليها . بيد أن العثمانية كانت أكثرها قاطبة ، فقد كانت الداخلة منهـا دمياط مثلا عام ١٨٦٩ عدد ٤٢٧ من الاجمالى ٤٤٥ ، وفى عام ١٨٧٠ كان الداخل منها ٤٥٧ من الاجمالى ٤٨٠ وهكذا (٧٢) ، واقتصرت مشاركة السفن المصرية على مرور بعض السفن البخارية بالاضافة الى الشراعية .

وبصفة عامة فقد كانت حمولات سفن البحر المتوسط سواء للمصرية أو الأجنبية تفوق كثيرا حمولات سفن البحر الأحمر ، وذلك نتيجة الكثافة العددية لسفن كليهما بالاضافة الى قدرة هذه الموانيء على المشاركة فى النشاط البحرى عما كان بالبحر الأحمر ، وهو الأمر الذى يؤكد قدرة موانيء مصر فى كلا البحرين ــ فى اطار الموضع الجغرافى ــ على المشاركة فى التجارة البحرية عما كان واقعا فى مينائى سواكن ومصوع ، أو بالأحرى بدت أهمية هذين الميناءين التجارية فيما يتم بينهما وبين مصر وذلك لغلبة نشاط السفن المصرية عن الأجنبية حيث كانت حمولاتها فى سواكن خاصة أكثر من ٧٥٪ بينما تقل عن ٥٠٪ فى مصوع ، وفيما عدا ذلك فان تفوقها الواضح فى القصير والى حد ما فى « الوجه » ، يمكن القول معه بغلبـة الحمولات المصرية ، بيد أن ذلك لا يعطى دلالة قوية على التفوق الكبير مقارنة بالاجمالى فى السويس مثـلا ، حيث كانت حمـولات السفن المصرية فى السـويس ٣٤٨٦٩٤ تونيلاطة ، ومع ذلك فلم تتعد نسـبة ٣٫٨٢٧٪ من الاجمالى وللأجنبية ٩٦٫١٧٣٪ ، هذا على الرغم من أن رقم حمولة المصرية فى السويس كان يفوق سائر أرقامها فى الموانيء الأخرى فى البحر الأحمر .

من هذا الرصد يمكن القول بأن المنافسة الكبرى التى واجهت السفن المصرية ، أو بالأحرى الموانيء التى اتجـه اليها النشـاط الأجنبى كانت

(٧٢) عن :
Régny, E. op. cit., — Tome 1 ; pp : 24, 25. — Tome 2, p. 26.

الاسكندرية ، بور سعيد ، السويس ، ثم دمياط وبدرجة اقل مصوع ، وفى هذه الموانىء حققت الحمولات الأجنبية تفوقا ، وفيما عداها كانت الغلبة للمصرية ، وهذا فى موانىء بدت أقل أهمية باستثناء سواكن ، ومع ذلك فهذا المؤشر بالاضافة الى اتجاهات السير يوضح الى حد ما درجة الاسهام المصرى فى نقل التجارة الخارجية مع ملاحظة تسجيلنا أن الحمولات ليست قياسا كافيا لدرجة المشاركة ، ولكنها محاولة فى ضوء ندرة الوثائق، وفى أعقاب هذا العرض ، يجدر تناولنا لنوعيات وأصناف التجارة التى قامت بنقلها السفن المصرية واتجاهاتها •

(ب) تجـــارات وتجـــار :

ويقصد بهما : التجارات ونظم نقلها بالسفن ونولوناتها ، أما التجار فهم الذين وردت أسماؤهم فى اطار التعامل مع السفن المصرية (*) . وان رصدنا لدور السفن التجارية فى نقل التجارة الخارجية فهو يعتمد أساسا على الأصناف والنولون « الأجرة » الذى يتم دفعه فى المسافات المحددة بلوائحها ، وفى مجال عملها هذا فقد كانت تتداخل بعض الأصناف فى حركة نقل الوارد والخارج فى الموانىء المصرية والخارجية ، وعلى هذا الأساس فان رصدنا للنشاط فى هذا المجال يختلف عن حركة التجارة ذاتها ، وهو يقتصر على خصوصياتها فى نقل التجارة البحرية ، ونستهله بالاجراءات التى كانت تتبعها مع التجار عند نقل مشحوناتهم وهى نصوص نعقبها بتعليقات للوقوف على مدى التطور الذى طرأ على مسيرة البحرية التجارية فى هذا الاطار •

ففى وثيقة عبارة عن فاتورة شحن بالفرنسية من الشركة المجيدية ، كانت ذات شقين وجه وظهر ، مدون بالوجه اسم الشركة ، وجهة وتاريخ ارسال البضاعة ، وأنها شحنت عن طريق التاجر أو الوكيل على السفينة التى يذكر اسمها ، وكذلك اسم السوارى (القائد) ، وجهة الوصول ثم مكان التسليم وكان غالبا ميناء وصول السفينة •

أما بيانات البضائع فكانت تدون بعد وزنها بمعرفة القبانى واتمام المختصين بالسفينة باشراف السوارى فى خانات محددة هى العلامات : Marques ، الأرقام Numbers عدد الطرود Nombre Des Colis ثم طبيعة البضاعة Nature de la Marchandise ، الوزن أو المقاس Poid or Mesure ، القيمة Valeur رسم (عوايد) الميناء Raglement du Frêt ، لائحة أجرة نقل البضائع Taux du Fret وتشمل أجرة النقل ثم تكاليف الشحن وتكاليف التفريغ ونظم

(*) راجع ما سيتم تناوله عن « دور السفن فى نقل الركاب » •

الدفع ، وعما اذا كان سيتم انزال البضاعة في الميناء ، أو سيتم نقلهــا بالمبادلة البحرية Change Martime (٧٣) أو الاقتارمة (الاقطارمة) أى تمر بموانىء ولا يتم انزالها بها وانما تتجه بها السفن الى موانىء أبعد أو تتبادل شحنها مع سفن أخرى متجهة لتلك الموانىء (٧٤) .

أما على ظهر الفاتورة فقد كانت الشروط العامة Conditions Generales كما يلى :

— تحتفظ الشركة بحق ملاحة سفنها سواء بخارية أو شراعية ، ولها حق تجهيزها بواسطة من تختارهم من أشخاص أى دولة تختارها ، ولها الحق فى أن تحضرهم عن طريق سفن أخرى أو تمده بهم سفنا أخرى فى أى وقت وأى موقف فى أى ميـنــــاء حتى اذا كان غــير مــــذكور فى خط السير .

— الشركة غير مسئولة عن أية خسائر للبضاعة اذا تسبب فيها أحد أعداء البلاد أو قراصنة البر أو البحر ، أو تنتج عن ارتطام السفينة فى البحر أو فى حالة التصادم بسفينة أخرى ، أو نتيجة الحرائق من الماكينة أو انفجـار ماكينة الطبخ ، أو الخســائر التى تسببها الحيوانات والحشرات الضارة ، أو الحوادث من أى نوع ولا أى تهاون أو اهمال من القبطان وخلافه فى البر أو البحر .

— الشركة غير مسئولة عن النقل فى البر أو فى الأنهار والقنوات أو من سفينة الى أخرى ، أو عن الشحن والتفريغ أو كسر الأشياء سريعة الكسر أو انسكاب السوائل أو موت وفقدان الحيوانات (٧٥) .

الى جانب هذا فقد وجدت شروط خاصة Conditions Particulieres هى :

— الشركة غير مسئولة عن محتويات أو وزن أو قيمة البضائع .

— التكاليف الصحية التى تتعلق بالبضائع تكون على نفقة المالك .

— تحتفظ الشركة بحقها فى نقل البضائع التى تسلمتها الى باخرة أخرى فى وقت آخر قبل أو بعد السفر وتكون التكاليف على نفقتها .

---

(٧٣) دار الوثائق القومية (خدمات ــ مجيدية) : محفظة ٢ ملف بوالص الشحن ، « ترجمة » وثيقة بالفرنسية ، فاتورة شحن من الشركة المجيدية المصرية للملاحة البخارية فى البحر الأحمر والبحر المتوسط صادرة من الاسكندرية ٢٢ يونية ١٨٦٠ .

(٧٤) ــ فيليب جلاد : مرجع سابق ، مج ٥ ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص : ٤٣٨ ، ــ محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٢٣ .

(٧٥) دار الوثائق القومية (خدمات ــ مجيدية) : المصدر السابق .

— عندما لا يتم تفريغ البضائع فى الميناء المتفق عليه لسوء الأحوال الجوية أو لأى أسباب أخرى هامة ، يصرح للقبطان فى هذه الحالة بتفريغ البضائع فى أى ميناء آخر فى طريقه بدون أى تكاليف أخرى على نفقة الشاحن ، ولكن عليه أن يتحمل نتائج الأخطار وليس من حقه المطالبة بالتعويض بسبب التأخير .

— القائمون بالشحن هم المكلفون بالتوقيع على بيان الشحن (حافظة) وهم المسئولون أمام الشركة أو موظفيها عن كل الخسائر الناتجة عن التصريح بالبيانات الخطأ أو الناقصة المتعلقة بمحتويات الطرود .

— فى حالة فقدان الطرود أو أى أشياء أخرى ذات قيمة ، فان الشركة تكون مسئولة عما اذا ما كانت القيمة موضحة على الطرد ، واذا لم تكن فعلى الشاحن مطالبة ميناء الشحن .

— لا تسلم النقود الا فى أكياس مغلقة بخياطة من الداخل مختومة بالشمع فوق كل خياطة أو فى صناديق مختومة الفتحات ، ويجب أن تكون هذه الأختام مبينة فى الحافظة .

— أن الشركة تحتفظ لنفسها بحق فحص وزن وقيمة البضائع عند الشحن والحصول على أجرة نقل البضائع .

— فى حالة الشحن من الاسكندرية أو محروسة مصر (القاهرة) أو من موانىء البحر الأحمر فان من حق الشركة الاجابة بعدم وجود مكان مهيأ على الباخرة الأولى ، وتشحن على الباخرة التالية بدون حق الشاحن فى المطالبة بالتعويض عن التأخير ، واختتمت هذه الشروط بأنه يجب وضوح العلامات والأرقام على الطرود وكذلك اسم مكان الوصول ، وبدون ذلك فمن حق الشركة رفض قبول الطرود غير المستوفاة (٧٦) .

والمرجح أن بعض هذه البنود قد أضيفت لها تعديلات وخاصة فى عهد الشركة التالية ، حيث كانت تخصص سفن للبضائع وأخرى للحيوانات ، أو أن تجهز السفن بأماكن خاصة للحيوانات وما الى ذلك ، الأمر الذى كان يسهم فى ايجاد درجات أكبر من الأمان ، وهو ما سبق الاشارة اليه فى التطور الكيفى للسفن ، كذلك امتدت مسئولية الشركة العزيزية بعد ذلك الى نقل البضائع بين الأستانة والبحر الأحمر — قبل افتتاح قناة السويس — عن طريق السكك الحديدية وذلك بموجب اتفاق معها ، وكانت ترسل تعريفة الشحن الى وكلائها متضمنة أجرة النقل بما

---

(٧٦) المصدر نفسه .

فيها السكك الحديدية بين الاسكندرية والسويس (٧٧) ، ونفس الشيء اتبعته الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية من قبل بالنسبة للسفر بين الأستانة وجده وذلك منذ صفر ١٢٨٠ هـ(أغسطس ١٨٦٣) (٧٨) ٠

وبذلك فقد أصبحت الشركة مسئولة عن النقل فى البر أو الداخل ، وقد كان تطورا للأفضل ، فهو من جانب يزيد من الاقبال على الجهة الواحدة بدلا من الجهات المتعددة فى عملية النقل ، ومن جانب آخر يعمل على تنشيط حركة النقل بالسكك الحديدية ٠

ويبدو أن عملية التوسع فى استخدام الوكلاء الملاحيين قد جنبت الشركات الملاحية خاصة فى العزيزية مثل هذه التشددات التى أوجدتها المجيدية فى نظمها وذلك للتغلب على المنافسة الأجنبية ، بالاضافة الى اطمئنانها الى مسئوليات وكلائها ، وهو الذى لم يتوافر بنفس الدرجة للشركة المجيدية ، كما أن التشدد فى مسئولية سوارى وطاقم السفينة كان أكثر وضوحا فى عهد اسماعيل على عكس ما لحق بهذه الفئات من فوضى ازاء تدهور البحرية التجارية المصرية فى عهد محمد سعيد باشا ، وقد عرضنا لأمثلة فى ادارة السفن وشئون الأفراد ، وشيئا فشيئا أدخلت التطويرات ٠

وانه فى أعقاب تصفية المجيدية وتحويلها الى مصلحة ميرية أشارت تعليماتها الى أنه لم يكن يتم دفع كل النولونات فى محل الشحن وانما كان يجوز دفع جزء منها (النصف) عند الشحن والباقى فى ميناء الوصول ، كما أنها ذكرت فى نصوصها ضرورة تقديم التاجر ورقة أو بيانا موقعا منه مسبقا عن البضائع المطلوب شحنها وعدد طرودها وعلاماتها وأرقامها وقيمة ما تساويه بالقرش وزنتها واسم المرسل اليه وبلده ، ويقدم هذه البيانات أولا الى القبانى ليعيد الوزن والمصادقة ثم يتحفظ مأمور أو مدير المصلحة أو الوكيل فى موقعه على هذا البيان ويحرر له بوليسة الشحن بعد أن يثبتها فى منافستو البضائع وتختم البوليسة كذلك من السوارى كدليل بالاستلام طبقا للمحرر ، على أن التفريغ يكون بمعرفتها أو ممثليها ، وتدفع من طرفها أجرة (القطاير أو السنابك وغيرها) مما يستخدم فى النقل من

---

(٧٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، بيان نوالين سواحين وبضائع الشركة الشرقية من الاسكندرية للسويس وبالعكس ، بمعرفة نوبار باشا ناظر أشغال عمومية ويبدأ العمل بموجبه من ١٥ أكتوبر ١٨٦٧ ٠

(٧٨) ـ : محفظة قرارات جمعية المؤسسين ، الملف الأول ، قرار جمعية الوابورات المصرية بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) البند السابع ٠

السفينة الى البر ، وتضاف القيمة على النولون (٧٩) ، وقد عاصرت هذه التعليمات بدايات عهد اسماعيل باشا ٠

وكما هو معلوم فان هذه الاجراءات كانت تبحث تطوير العلاقة بالتجار والعمل على ترغيبهم في الشحن بتسهيل أو تقديم خدمات أخرى ، وربما كانت شروط المجيدية المتشددة نوعا ، دليلا على حداثة العمل بمفهوم حسن العلاقة بين السفن وعملائها نتيجة حداثة خبرتهم بهذا النوع من النشاط ، والأرجح أن البحث عن السبل السابقة كان نتيجة ما أصاب السفن من تدهور فى العمل البحرى فى أخريات عهد سعيد باشا ٠

وعامة فانه قبل أن ندع المجيدية جانبا من الضرورى الاشارة الى انه فى ضوء الظروف التاريخية التى عاصرتها الشركة ، فان مسالة التشدد فى نصوصها ازاء كثرة عدم مسئوليتها عن المشحونات فى حالات كثيرة ، لم تكن كافية خاصة مع التجار الذين يعرفون طرقهم للباشا الحاكم أو الباب العالى والسلطان صاحب السيادة أو يدعمهم نفوذ قناصلهم ، ونأخذ من ذلك بعض الأمثلة :

الأول : واقعة اعتمد فيها دفاع الشركة على النص الوارد « ان الكومبانية لا تكون مسئولة عن أى فعل حصل من اهمال أو تهاون القبودان وخلافه ومن مستخدمين البحر أو البر » ولم يفلح فيها الدفاع وحكم فيها بالتعويض على الشركة لصالح تجار فرنسيين بمبلغ (١٨٠ ريال فرانسا) وذلك فى قضية حرقت فيها بضاعتهم بجده فى مقر توكيل الشركة ، وكان ذلك عام ١٢٧٧ هـ بل ان مجلس تجار جده أمر « وكيل أشغال القومبانية بجده » أى الوكيل الملاحى لها بدفع قيمة المطلوب وتم الدفع فى ٢٨ ذى الحجة هـ (٨ يولية ١٨٦١ م) ، قبل صدور مضبطة الحكم بشهرين أى فى ٢٩ صفر ١٢٧٨ هـ (٦ سبتمبر ١٨٦١ م) ، وذكر دفاع الشركة أن هذا يعتبر تناقضا ، وقرنت حجتها هذه بالنص الذى أشرنا اليه ، وأضافت بأن الشركة تعتبر شخصا معنويا ينوب عنها مجلس ادارتها بمصر ولم يفوض وكيلها فى تلك القضية ، وهذا المجلس لم يكن حاضرا أثناء نظر القضية ، ولم يجد الدفاع ، ودفع التعويض ، وكانت حجة التجار الفرنسيين ادعائهم بأن الوكيل هو الذى أشعل النار ، وهو الذى لا يعقل أساسا مع قبوله البضائع لشحنها بالسفن (٨٠) ٠

---

(٧٩) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٥ ، رقم ٣٨٧ بتاريخ ١٠ ذى القعدة ١٢٧٩ هـ (٣٠ أبريل ١٨٦٣) من وكيل وابورات البحر الأحمر الى قومندان بحرية ، ص ـ ص : ٢٢٨ ـ ٢٣٠ ٠

(٨٠) ـ : سجل م/٦/٣/٢ ، تقرير بتاريخ ٤ ج (جمادى أول) ١٢٧٨ (٨ نوفمبر ١٨٦١) من مدير المجيدية الى محافظ مصر ، ص ـ ص : ٤٢٣ ـ ٤٢٥ ٠

الثانى : كان قد غرق للمجيدية سفينة تسمى مريوط عام ١٢٧٥ هـ (١٨٥٩/٥٨م) وأنفقت الشركة مبلغ ٤٩٠٠٠ فرنك لانقاذ بعض المشحونات التى كان بعضها لحساب تجار فرنسيين ، ولكن لم تتمكن الشركة من بيع ما تم انقاذه لأكثر من عام وذلك لعدم ورود موافقة القنصل الفرنسى العام على البيع ، حتى ان الشركة أرسلت تستأذنه مرارا عن طريق الخارجية المصرية دون جدوى وكذلك صمت بيت التأمين (السيكورتاه) تماما عن الرد ، لأن المنفق على انقاذ البضائع زاد كثيرا عن قيمتها الى أن حددت هى ذاتها ٣٠ يوليو ١٨٦٠ موعدا للبيع لتعويض بعض نفقاتها ، بعد أن تلف ما تم انقاذه ولم يقدر بأكثر من ٥٢٠٠ فرنك فقط (٨١) ، أى أنها لم تملك المسـئولية ـ وعطلت صالحها الأهم فى انتظـار الموافقة ـ وأن النصوص السـابقة لم تكن مطلقـة ، ولا شـك فقـد كان التجـار والقنصـل مدركين لضآلة قيمة ما ستعطيه لهم الشركة من أنصبة البيع ، ويرجح أنهم كانوا فى تلك الآونة ينتظرون أو يبحثون فى طرق أخرى عن تعويض أكبر لأن مسألة التعويضات هذه اتبعها آخرون ممن كانت لهم بضائع بالسفينة حسبما يوضحه المثال التالى :

الثالث : كان لأحد التجار ويدعى محمود الطرابزنلى بضائع غرقت بالسفينة ذاتهـا وأقام دعوى على الشركة لدى مجلس تجـار مصر وحكم لصالحه بدفع المجيدية تعويضا قدره ٦٠٠٠٠ قرش مصرى ، ولكن الشركة استأنفت الحـكم وحسبما جاء فى نصـوص الوثائق « عملت ابيلو (*) Appelant » لنظر الدعوى بمجلس تجار اسكندرية وأشعرت بذلك ديوان المحافظة فى محروسة مصر (القاهرة) وذلك للنظر فى المبالغ المنفقة على اخراج البضائع الغارقة ، ولكن الطرابزنلى لم يوافق على اعادة نظر دعواه بالاسكندرية ، وأخطر الشركة والمعية بأنه سيتوجه الى الأستانة لعرض موضوعه على الباب العالى ، وتدخل محمد سعيد باشا وأصدر أمرا كريما لديوان المالية بدفع المبلغ على سبيل الانعام من ولى النعم ، ويصرف النظر عن (الأبيلو) الاستئناف دون تحميله للشركة (٨٢) .

---

(٨١) ـ : سجل م/٦/٣/٣ ، رقم ٥ بتاريخ ٢٣ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير مجيدية الى ناظر أمور خارجية ، ص : ١٥٤ .

(★) أشار البعض الى انها عن الايطالية وكانت تكتب أبللو ، ـ فيليب جلاد : مرجع سابق ، جـ ١٨٩٠/١ ، ص : ٢٣ .

(٨٢) دار الوثائق القومية ، المصدر نفسه : رقم ٦٨ بتاريخ ٢١ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ١٤١ . « دار الوثائق ـ مجيدية » .

ـ : سجل م/٦/٣/١ بتاريخ ٢١ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣ مايو ١٨٦١) معروض من مدير القومبانية للمعية السنية ، ص : ٢٧٣ .

ولا شك فان مثل هذه الأمور توضح أن التعامل مع النصوص في تلك الفترة المبكرة من العمل بالنظم البحرية كانت في حاجة لتدقيق أشمل يراعي صالح الطرفين الشركة والتجار ، وربما كان ذلك نتيجة وجود ادارة الشركة في مرحلة يمكن أن نطلق عليها « مرحلة الاختمار » في العمـل بالنظم والقوانين البحرية ، وهذا اتضح في النصوص ذاتها أو اجراءات التأمين البحرى ، وخاصة أن تلك المرحلة كانت تشهد النقل عن النصوص الفرنسية ، وهناك فارق بين النقل وادراك الأبعاد ومختلف العلاقات التي تنشأ عن النصوص ، فلا النص على عدم مسئولية الشركة عن الحوادث أعفاها من تحمل الخسائر ، ولا كانت السياسة ومسألة التعويضات على سبيل الانعامات اسكاتا لمسألة التقاضي ، والأمثلة الثلاثة تقدم نموذجا لما كان موجودا في ساحة السياسة المصرية والمسائل المالية آنئذ .

ويبدو أن مثل هذه الخلافات علاوة على التمرس في الاحتكاك بالعمل البحرى ، كانت باعثا للشركات التالية للمجيدية والتي تأسست في عهد اسماعيل على أن تكون أكثر تنظيمـا للعـلاقة مع التجـار ، ومعها انتشر الوكلاء واتسعت مسـئولياتهم لدرجـة شهدنا معهـا اقراض التجار أو اهتمامهم بمسائل التخزين أو شحن وتفريغ البضائع بمعرفتهم ، على أن الأمر الأكثر أهمية الذى تم تنفيذه هو « نظام السيكورتاه » أى التأمين البحرى في وقت قريب من تنفيذه في سفن شركة الميساجيرى الفرنسية وكذلك السفن الروسية ، وكان ذلك على أثر اقتراح وكيل الشركة العزيزية في مرسين « ماركوكاسترو » بمؤرخه المرسل لادارة الشركة في ٦ صفر ١٣٨٣ هـ (٢٠ يولية ١٨٦٦) (٨٣) وقد سجلت العزيزية بهذا النهج تواصلا مع التطور العالمى ازاء مسألة تطبيق النظم والقوانين البحرية ، اذ أشار البعض الى أن التأمين البحرى كان أقدم أنواع التأمينات ، وأنه وجدت في هذا المجال عقود لشركات تأمين فرنسية خاصة بالسفن عام ١٨٦٥ ، واذا كان صاحب هذا الرأى قد أشار الى أن عقود البضائع كانت عام ١٨٧٣(٨٤) ، فاننا نسجل في هذا المجال تنفيذ العزيزية لهذا النوع من التأمين قبل ذلك في مرسين عام ١٨٦٦ م ، لأن وكيلها كان في نفس الوقت وكيلا لاحدى شركات التأمين ، وقد ترتب على ذلك زيادة في المشحونات ، ولكن فات العزيزية عدم تنفيذها ذلك في بقية الموانىء ، ثم قامت بالغاء هذا النظام

---

(٨٣) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، خطاب بتاريخ ٦ صفر ١٢٨٣ هـ (٢٠ يولية ١٨٦٦) من وكيل العزيزية المصرية في مرسين (ماركو كاسترو) الى العموم .

(٨٤) د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، جـ ٢ ، ص ـ ص : ٥١٢ ـ ٥١٤ .

بموجب قرارها فى ١٣ جمادى الثانى ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) ابان سوء أحوالها المالية ، ويرجح العودة الى ذلك فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، وذلك بعد تزايد كثافة السفن الأجنبية البخارية التى كانت تنفذه (٨٥) .

وفى أعقاب هذا التناول نشير الى أنه فى بعض الأحيان كانت تحضر السفن بضائعها ولا تجد مستلميها أو تمضى عليها فترة طويلة بالجمارك دون استلام ، وفى هذه الحالة فقد كان متبعا بيعهـا بالمـزاد عن طريق الجمارك ويعلن عن ذلك بالصحف بشرط أن يكون قد مضى عليها عام ويوم واحد على الأقل ، وكان يعلن عن أصنافها وأسماء التجار والسفن التى وردت عليها (٨٦) ، ويرجح أن السفن كانت تستوفى ما يتبقى لها من أية مستحقات على البضائع بعد اجراء المزاد .

وفى هذا المجال فاننا نشير بمناسبة ذكر الجمارك وقبل الخوض فى أصناف البضائع الى أنه قد تم اعفاء تلك التى كان يتم نقلها بين الولايات العثمانية ــ طيلة فترة الدراسة ــ من الرسوم الجمركية باستثناء بعض الرسوم فى سواكن(*) على عكس الواردة من الدول الأجنبية (٨٧) ، وان كانت السفن قد دفعت رسـوما أو عوائد فنـارات وموانىء فى أحيـان كثيرة (٨٨) ، ولكن كان من شأن هذه التشجيعات تنشيط حركة التجارة بين الولايات العثمانية ، رغم محدودية حركتها مقارنة بما كان بين مصر والأسواق الأخرى وخاصة أوربا .

ومن الضرورى الاشارة الى أن ارتباط مصر بسوق الاقتصاد العالمى فى فترة البحث ، جعل وجهة تجارتها الخارجية الغالبة مع الدول الأجنبية

---

(٨٥) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٧ ١٨٦٩ ، ملف قرارات ١٢٨٥ هـ ، صورة قرار المجلس رقم ٣/٤ بتاريخ ١٣ جا (جمادى الثانى) ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) .

(٨٦) الوقائع المصرية : ــ العدد ٦٤٥ بتاريخ الأحد ٢ محرم ١٢٩٣ هـ/٢٠ فبراير ١٨٧٦ ، بيان مزاد بضاعة واردة برابورات البوستة الخديوية وكذلك . ــ العدد ٦٧٠ بتاريخ الأحد ٢٣ رجب ١٢٩٣ هـ/٣ اغسطس ١٨٧٦ .

(★) كانت رسوم جمارك سواكن ٨٪ والتمس حكمدار السودان تخفيضها أسوة بجمرك الاسكندرية فاصبحت ١٪ . وقد كان يتحدد مصدر السلعة بما يعرف « بالرفتية » أو براءة المنبع .

ــ سعد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص : ١٦٤ ،

(٨٧) أحمد السيد الشربينى : مرجع سابق ، ص : ٣٩٥ ، ــ د. زين العابدين شمس الدين : مرجع سابق ، ص : ١٤٥ .

(٨٨) راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام البحرية التجارية .

على حساب علاقاتها بالدول والولايات العثمانية المجاورة (٨٩) ، وبمعنى آخر فان توجهات السفن المصرية هي التي اعتمدت عليها حركة ربط مصر بهذه المناطق على عكس السفن الأجنبية التى كانت تربط بينهـــا وبين أوربا ، ويمكن أن نصف دور السفن المصرية فى اطار هذه الخصوصية ـ المصرية العثمانية ، أو المصرية العربية الاسلامية بالأقاليم المجاورة ـ الى أنها كانت المنفذ الهام فى نقل التجارات بين مصر وتلك المناطق ، وبدونها كانت ستفقد مثـل هذه المعـاملات أداة مصرية أو عثمـانية أو عربيـة اسـلامية هامة فى تنشيط معاملات ذوى القدرات الأقل مقارنة بامكانات السوق العالمى .

ننتقل بعد ذلك الى تناول نوعيات التجارة التى قامت بنقلها السفن التجارية المصرية بين مصر والخارج ونستهلها بالبحر الأحمر على أساس أنه الذى استمر لأطول فترة فى عهد الشركة المجيدية ، مع بيان نولونات النقـل .

أولا : منقولات السفن المصرية في تجارات البحر الأحمر :

وكان مما يميز هذه المنقولات أنها لم تكن تتم بين مصر واحدى موانيها فقط ، وانما بين الموانىء بعضها البعض ثم بينها وبين مصر حيث السويس والقصير ، ونبدؤها بالموانىء السودانية حيث سواكن ومصوع ، وقد ذكر البعض أن صادراتهما الى مصر كانت تتمثل فى المحصولات الزراعية ومنها البن والصمغ والسمسم والذرة ، ونباتات طبية منها « الشيح والسنامكى والنيلة » ، وكذلك السكر الذى كان يعاد تصـــديره الى أوربـا ، ومن الحيوانات الأبقار والجمال والأخيرة كانت قليلا ماتشحن بالسفن ، كذلك الأغنام وكان يرد معظمها لمصر ، بالاضافة الى ذلك حيوانات وطيور الزينة، ومن تلك الحيوانات وحيد القرن والأسود والنمور والنعام ، عـلاوة على ذلك كانت هناك تجارة الذهب والعاج (سن الفيـــل) وريش النعام والجلود .

أما وارداتهمـا من مصر فكان أهمهـا الأرز وبذرة القطن والآلات والمعدات بالاضافة الى الأقمشة والمنسوجات واللباد الذى يوضـع تحت سروج الخيل ، والقمصان التى تستخدم كدروع واقية وأدوات الزينـــة والورق ، علاوة على الأسـلحة والذخـــائر والفحم والمصنوعات الجلدية

---

(٨٩) احمد الشربينى : مرجع سابق ، ص ص : ٣٩٥ ، ٣٩٦ .

والزجاجية وأدوات البقالة ، وكان بعض هـذه الأشياء مصنعا فى مصر والآخر من أوربا (٩٠) ٠

أما بالنسبة لتجارة مصر مع بلاد العرب فى الساحل المواجه ، فقد وجدت علاقات وأنشطة للسفن التجارية ، حيث منقولاتهـا بين كل من الحجاز واليمن ومصر كانت تتمثل فى أهم مايرد مصر من الحجاز الخيل والماشية والأصواف والجلود الخام والشمع ومن اليمن البن واللبـان وجانب من الثمار والفلفل والحبهان والزنجبيل والقرفة ٠

وهنا نشير الى أن موسم الحج كان موسم ازدهار التجارة عامة وفى الحجاز خاصة ثم المناطق المجاورة ، اذ كانت تلك البيئة الفقيرة بامكاناتها تعتمد على حالة الرواج فى ذاك الموسم حيث كانت تجارة الحرير الهندى والقطن الهنـدى وبعض المشحونات الواردة من سـواكن ، ومن هذه الأصناف ماكان يتم شحنه الى مصر ٠

أما الصادرات المصرية لتلك الجهات فكانت الحبوب بأنواعها الى جانب السـكر والتبغ والبصـل والأقمشة القطنية بالاضافة الى بعض البضائع الأوربية (٩١) ٠

والى جانب هذا العرض نطالع فى وثائق البحرية التجارية المصرية بعض التفاصيل المتعلقة بها بالاضافة الى ذكر أصناف أخرى ، مع ملاحظة عدم ثبات نولون بعض الأصناف طيلة فترة الدراسة تبعا لحالة الرواج والمنافسة ، ولذلك نورد حده الأدنى والأعلى متى وجد ذلك كما يلى :

---

(٩٠) أحمد الشربينى : مرجع سابق ، ص ـ ص ٤٠٤ ـ ٤٠٩ ٠ ـ سعد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٤٨ ـ ١٥٥ ٠

ـ د٠ حمدنا الله مصطفى : التطور الاقتصادى والاجتماعى فى السودان ١٨٤١ ـ ١٨٨١ م ، دار المعارف ط ١٩٨٥/٢ ، ص ـ ص : ١٨٥ ـ ٢١٠ ٠

(٩١) أحمد الشربينى : المرجع السابق ، ص ـ ص : ٣٣٩ ـ ٤٠٢ ٠

أولا : من سواكن الى كل من جده والسويس :ـ (١)

من سواكن الى جده	السويس	الوحدة	الصنف	ملاحظات
ق	ق			
٦	٢٥	بالقنطار	عاج (سن فيل)	البيانات شهر صفر ١٢٧٧هـ
٣	٩	المصرى (*)	صمغ	
٤	١٥	..	بن	
٥	٢٢	..	حشم (سمسم)	
٣	١٢	..	صوف	
٣	١٢	..	جلود خام	
٥	١٥	الرأس الواحدة	اغنام	مؤونة الحيوانات على نفقة الشاحن
١٠	٢٠	.. ..	الثيران (عجول)	الاحجام الصغيرة
٥٠	١٥٠		الابقار/ثيران	اوزان كبيرة

ثانيا : من جده الى السويس ١٢٧٧هـ :ـ (٢)

من جده الى السويس	الوحدة	الصنف	ملاحظات
ق			
٧	قنطار مصرى	اصناف اخرى صمغ ، وحب الملوك ، حشيش	بالدرجة الثانية لان ثمن القنطار ٢٠٠ قرش
١٠	.. ..	جلود شيلان بناتي	بالدرجة الاولى لان الشال ورسم طال وثمن القنطار ٢٠٠٠ قرش
١٠	.. ..	صوف	
١٢	.. ..	فلفل	... زور رب درجه ثالثه
١٤		قصدير	
١٦	.. ..	قرنفل	
١٨	.. ..	شمع اسكندراني	
٢٠	.. ..	حبهان	
١٢	.. ..	زنجبيل بالدرجه الثالثـة	

(١) مستخرج بمعرفة الباحث عن : دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ رقم ٧٥ بتاريخ ١٥ (ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى زنيل قبودان وابور قبارى ، ص : ١٥٤ ، ـ سايره بتاريخ ٢٩ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (٧ سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى زنيل قبودان وابور قبارى ، ص ، ص : ١٠٠ . ١٠١ ، ـ رقم ٣٤٢ بتاريخ ٢٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (١٠ مايو ١٨٦١) من المدير الى لطيف قبودان سوارى وابور جدة ص ، ص : ٢٨٦ ، ٢٨٧ .

(*) كان القنطار الأجنبى ٤٤ آقة ، أما المصرى فكان ١٠٠ رطل = ٣٦ اقة « والآقة ٤٠٠ درهما » = ١٤٤٠٠ درهما والدرهم الواحد ٣٫٢٠٧ جرام ، أى (٤٦ كيلو ، ١٨١ جرام) ، وفى بعض الأحيان قبلت العزيزية الشحن على أساس الأجنبى فى الموانىء الخارجية .

ـ عزيزية : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية المؤسسين ، بتاريخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ (١٨ نوفمبر ١٨٦٣) البند التاسع ، ـ محفظة دون رقم أو عنوان ملف توكيلات ومحطات ، وثيقة بتاريخ غرة ربيع أول ١٢٨٣ هـ (١٤ يوالية ١٨٦٦) : شروط اتفاق الخواجة سليم كسار وكيل يافا ، البند الخامس .

ـ فالتر هنتس : مرجع سابق ، ص ، ص : ٣١ ، ٤٠ .

(٢) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ رقم ١٤ بتاريخ ٣٠ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (٧ سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بجدة ، ص : ١٠٥ .

وفى حالة ابحار السفن الى بعض الموانىء التى لايوجد بها وكلاء وتصادف وجود بضائع غير مقدرة النولون فى اللائحة ، فقد كان يفوض السوارى فى تقدير النولونات (٩٤) ، وفضلا عن المنقولات السابقة كانت توجد نظم أخرى لنقل الصرر والنقود وما الى ذلك وهذا يتضح فى المشحونات من السويس الى الخارج ، وبمناسبة ذكر السويس نشير الى أن النقل بينه وبين جده كان ذا طبيعة خاصة يرجع اقترانها بموسم الحج لما له من خصوصيات فى النقل حيث كان يصطحب الحاج أشياء خاصة يتم اعادتها ثانية ، وكانت هذه الأشياء تعامل معاملة مختلفة من حيث العناية بشحنها عن تلك التى كانت ترد فى عنابر التجارة ، وكان ينعكس ذلك فى النولون ، فنجد مثلا أجرة النقل من جده الى السويس للأغنام ١٥ قرشا للرأس الواحدة وللثور من الحجم الصغير ٣٠ قرشا ، ولذوى الأحجام الكبيرة ١٥٠ قرشا ، وعلى العكس من ذلك كانت تزداد كثيرا أجرتها من السويس الى جده ، وهو ما نتناوله فى الجدول اللاحق.

بالاضافة الى ذلك نشير الى أن هذه المشحونات كان يوضع لها تعريفة فى حالتى نقلها فى الذهاب الى جده والعودة من ينبع الى السويس، على النحو التالى :

---

(٩٤) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ رقم ٣٤٢ بتاريخ ٢٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (١٠ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى لطيف قبودان وابور جدة ، ص ص : ٢٨٦ ، ٢٨٧ .

ثالثاً : حركة النقل من السويس الى جدة ومن ينبع الى السويس :- (٩٥)

من السويس الى جدة	من ينبع الى السويس	الوحدة	الصنف	ملاحظات	اصناف أخرى
١٨	١٤-١٦	الاردب	غلال بالاضافة الى ٢ قرش شحن وتفريغ	كان مسموح لكل راكب اخذ عفش باجر مخفض (رمزى) فى حدود قنطار كما يلى :-	- نقود ذهب وفضة مهما كانت المسافة طويلة او قصيرة باعتبار المائة نصف من القيمة (١/٢ ٪)
٥١٠	٥٥٠	الراس الواحدة	جمل (ابل)		
٥١٠	٥٥٠	" "	حصان		- ساعات ذهب وفضة ومخيش وقصب وكشمير وماشبه مهما كانت المسافة قصيرة او طويلة باعتبار المائة ربع من القيمة (١/٤ ٪)
٣١٠	٤٠٠	" "	حمار	٥ قروش للدرجة الاولى	
٢٠	١٥	القنطار	اقمشة حرير وبر كساوى اذا كانت بالات محزومة	٣ .. .. الثانية	
١٥	١٢	" "	زيت زيتون وشيرج وبذركتان	٢ .. .. ثالثة	
١٥	١٢		قرب مخروزة (للمياه)	ومازاد عن ذلك يدفع عليه عشرة قروش لكل قنطار .	
١٥	١٢		خيام واحبال		
١٢	١٠		سكر بالنباتي		
١٠	٨		جمع عسل خام		
١٠	٨		دقيق بالبراميل والركايب		
٦٠٠	٤٥٠	المتر المكعب	دواليب وترابيزات وصحفات ونحو ذلك .		

(٦٥) - : نفسه ، رقم ٤١ بتاريخ ١٠ (ربيع ثانى) ١٢٧٧هـ (٢٧ اكتوبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ص: ١٤٣ .
- رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ل (شوال)١٢٧٧ هـ (٣٠ ابريل ١٨٦١) من المدير الى ناظر ديوان المالية ، ص، ص، : ٢٦٧ ، ٢٦٨ ، ٢٧١ .
- سجل م/ ٦ /٣/ ١ رقم ٤٨ عمومى بالتاريخ ذاته ، من المدير الى وكيل القومبانية المجيدية بجدة ص ، ص ص : ٤ ، ٦ ، ٢٢٧ .
- سجل م/ ٦ / ١ / ٩ رقم ٥٤٦ بتاريخ ٧ ص (صفر) ١٢٧٨هـ (١٥اغسطس ١٨٦١) من مدير المجيدية الى وكيل السويس ص: ٢٧٥
- سجل م / ١ / ٣ / ٢٨ / ع ٣ ، رقم ٥٦ بتاريخ ٥ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (٤ اغسطس ١٨٧٨) من توكيل السويس الى مدير عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، ص : ١٨ .

أما حمولة السفينة من هذه الأصناف ، فقد كانت فى العادة ١٥٠٠ أردب غلال بالعنبر (التحتانى) الأسفل ومن الركاب ٦٥٠ راكبا ٢٠ درجة أولى ، ٣٠ درجة ثانية ، ٦٠٠ درجة ثالثة ، ومن الحيوانات ٩٠ ـ ١٠٠ جمل بالكورته ، وبالعنبر من ٤٠ ـ ٥٠ خيول وبغال (٩٦) .

ننتقل بعد ذلك الى تناول أمثلة أخرى للنقل بين موانىء البحـــر الأحمر وموانىء البحر المتوسط وذلك بعد استفادة السفن التجارية المصرية من قناة السويس ، كما يلى :

ـ بضائع واردة من أوربا الى السويس لنقلها الى موانىء أخرى فى البحر الأحمر بطريقة الأقتارمه بحرا بين السفن بدون نقلها للبر ، وهذه أشارت مكاتبات مصلحة وابورات البوستة الخديوية الى أن نولونهـا من السويس الى جده بواقع ٣٠ شلنا للتونيلاطة الواحدة ، ومن السويس الى الحديدة ٤٠ شلنا ومن السويس الى سواكن ٤٥ شلنا (٩٧) .

ـ من السويس الى أوربا (بحر برا) أقتارمه لبضائع واردة من البحر الأحمر ، بواقع ٣٥ شلنا للتونيلاطة (٩٨) ، حيث كانت السويس محطة نهائية لخطوط بعض السفن الأجنبية وخاصة الانجليزية .

ـ مشحونات من سواكن الى أوربا ـ فى عهـد مصلحة وابـورات البوستة الخديوية ـ كانت الى ليفورنة أو تريســتا بواقع ٣ جنيهـات للتونيلاطة ، ومن سواكن الى ليفربول بين ٣ ـ ٣ر٥ جنيهـات حسب الاتفاق ، ومن سواكن الى لنـدن بين ٣ر٥ ـ ٤ جنيهـات للتونيـلاطة أيضـا (٩٩) .

ـ وفى وثيقة من توكيل الحديدة أفادت شحن ١٧ طردا من القطن

---

(٩٦) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/١/٣/٦ ، رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ أبريل ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى وكيلها بجدة ، ص : ٢٢٧ .

(٩٧) ـ مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/١/٣/٢٧ جـ ٢ ، رقم ٩٧٦ فى ٦ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (٧ يولية ١٨٧٨) من توكيل السويس الى عموم مصلحة الوابورات ، ص : ١٥٧أ .

(٩٨) ـ نفسه ، رقم ٤٤ بتاريخ ٢٧ جا (جمادى الثانية) ١٢٩٥ هـ (٢٩ يونية ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى عموم المصلحة ، ص : ١٣٤ .

(٩٩) نفسه المصدر والصفحة ، ـ رقم ٣٣ بتاريخ ١٥ جا (جمادى الثانية) ١٢٩٥ هـ (يونية ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير عموم المصلحة ، ص : ٨٦ .

وزنهم ٢٥٠٠ كيلو ، منهــا الى مرسيليا ، بواقع ١٥٠ فرنكا للتونيلاطة الواحـــدة (١٠٠) .

وكانت توجد علاقة بين الأسعار والنولون وقد شهدنا أمثلة لأصناف كان يتم تحديد الدرجة التى يتم الشحن بها تبعا لأثمانها التجارية ، كما يلاحظ أنه رغــم تركيز الاتجـــاه الى موانىء البحر الأحمر ، فان السفن التجارية المصرية كانت تقوم بنقل مشحونات الى موانىء أوربا ، رغم طول المسافة بين الحديدة أو سواكن ومرسيليا أو لندن مثـــلا ، الأمر الذى يؤكد امكانية استخدامها أو بالأحرى قدرتها على مزاولة الملاحة التجارية فى تلك الرحلات الطويلة .

ولما لم نعثر على بيانات تفصيلية لاجمالى منقولات السفن التجارية المصرية فى موانىء البحر الأحمر ، لذا نشير الى بعض الأمور التى يمكن أن تكون مؤشرا لرواج نشاطها به . فبالنسبة لفترة سعيد باشا فان الملاحة والنشاط التجارى بهذا البحر كان يوانق والى حــد كبير السفن المصرية وذلك نتيجة العوامل الطبيعية للملاحة بالبحر ذاته ، ثم للظروف السياسية العربية والاسلامية وقد تأكد أنه متى وجـــدت السفن المصرية المستعدة فتحت لها أبواب تجار هذا البحر ، ولكن كانت المعضلة الحقيقية هى ان توجد تلك السفن نتيجة لظروف تصفية المجيدية التى استتبعها ايقـــاف نشاط السفن مؤقتا ولم يكن تدهورها نتيجة تدهور التجارة وحـــركة الملاحة البحرية مثلا ، وبالعكس كانت التجارة المصرية فى أخرياتها تشهد نموا وازدهارا ملحوظا نتيجة تطور تجارة القطن ، ولكن كانت الأسباب سياسية مالية ، اذ على الرغم من الايقاف المؤقت فان أبواب التجارة والنقل البحرى فتحت أمام ما تبقى من نشاط السفن ، ليس هذا فحسب ، وانما استطاع سواريات السفن وأفراد أطقمهـــا مع من بقى من الوكلاء تحقيق الربح ، وصرف لهم خمســه كمكـــافآت وذلك فى مصـــلحة الوابورات الميرية حسبما أوضحت وثائقها ، فان ذلك الخمس ⅕ الذى صرف لكل أفراد السفن العاملة تقريبـــا ٤٥٩٥٣ قرشا عن فترة عمل تراوحت بين أربعة الى سبعة أشهر ، كانت بواقع « ١٦٦٥٠ للسفينة حجاز ، ١٢٦٩٣ قبارى ، ٨٣٦٩ نجد ، ٨٢٤١ جده » (١٠١) .

---

(١٠٠) ــ : سجل م/١/٣/٣٠ ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ أغسطس ١٨٧٩ من توكيل الوابورات بالحديدة الى ديوان العموم ، ص : ٢ .

(١٠١) ــ : (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٤ ، بتاريخ ١٠ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ (٥ أكتوبر ١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية الى يعقوب افندى وكيل الوابورات الميرية بالسويس ، ص ص : ٤٣٤ ، ٤٣٥ .

ــ سجل م/٦/١/١٠ ، أرقام ٩ ــ ١٣ بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ ، من مدير الوابورات الميرية الى سواريات سفن قبارى ، جدة ، نجد ، حجاز ، ص ــ ص : ١٠٧ ــ ١٠٩ .

وفى عهد الشركة العزيزية فقد سبق الاشارة الى تحقيق سفن البحر الأحمر أرباحا فى غالبية فترة وجود الشركة وذلك عند الحديث عن قيامها وتصفيتها ، لأنه لم يكن الخطأ فى السفن وانما فى الادارة العمومية واتساع نفقاتها فى مشروعاتها لم تتم بالإضافة الى افتتاحها خطوطا ملاحية خاسرة فى بعض موانىء البحر المتوسط .

وفى الفترة التى تلت افتتاح قناة السويس ـ التى شهدت على أثرها الموانىء المصرية تزايدا فى أعداد السفن الأجنبية ـ فقد حافظت السفن المصرية على دورها والى حد كبير ، وهذا ما اتضح من اتجاهات خطوط سفنها الملاحية الى موانىء هذا البحر بالاضافة الى رصد أعدادها . والتى أظهرت تفوقا كبيرا فى بعض الموانىء كسواكن مثلا ، ونورد فى الاحصاء اللاحق بيان حمولات السفن المصرية مقارنة بالأجنبية فى بعض السنوات « ٧٣ ـ ١٨٧٧ » وذلك بالنسبة للسفن المشحونة ـ عدا المصبورة ـ الواردة والخارجة ، وهو احصاء ليس كافيا للوقوف على حقيقة هذه الحمولات أو توجهاتها أو قيمة نولوناتها ، ولكنه مؤشر لدرجة الاسهام فى نقل مشحونات موانىء هذا البحر كما يلى (١٠٢) :

---

(١٠٢) مستخرج بمعرفة الباحث والنسب المئوية من عمله ، عن : ـ
ـ فريدريكو اميتشى : مرجع سابق ، جـ ١ ، ص ـ ص : ٦٠ ـ ٨٠ .

الموانى والسنوات	حمولات السفن بالتونيلاطة: سفن مصرية	اجنبية	اجمالى	النسبة المئوية: مصرية	اجنبية
١) السويس					
١٨٧٣	٧٧٣٠٤	١٣٨٢٧٧٨	١٤٦٠٠٨٢	٥٫٢٩٤	٩٤٫٧٠٦
١٨٧٤	٦١٥٣٠	١٤٥٦٨٥٦	١٥١٨٣٨٦	٤٫٠٥٢	٩٥٫٩٤٨
١٨٧٥	٨٠٠٤٠	١٧٤٧٠٩٨	١٨٢٧١٣٨	٤٫٣٨١	٩٥٫٦١٩
١٨٧٦	٨٦٩٧٠	٢١٥٢٦٣٤	٢٢٣٩٦٠٤	٣٫٨٨٣	٩٦٫١١٧
١٨٧٧	٤٢٨٥٠	٢٠٢٢٧٣٣	٢٠٦٥٥٨٣	٢٫٠٧٣	٩٧٫٩٢٧
اجمالى	٣٤٨٦٩٤	٨٧٦٢٠٩٩	٩١١١٧٩٣		
٢) القصير					
١٨٧٣	٨٩٤٤	٦٦٠٠	١٥٥٤٤	٥٧٫٥٤٠	٤٢٫٤٦٠
١٨٧٤	١٠٢٨٩	٤٥٠٠	١٤٧٨٩	٦٩٫٥٧٢	٣٠٫٤٢٨
١٨٧٥	٩٤٦٨	—	٩٤٦٨	١٠٠ —	—
١٨٧٦	٨٠٥٠	١٣٥٠	٩٤٠٠	٨٥٫٦٣٨	١٤٫٣٦٢
١٨٧٧	٤٨٤٧	٢٠٠	٥٠٤٧	٩٦٫٠٣٧	٣٫٩٦٣
اجمالى	٤١٥٩٨	١٢٦٥٠	٥٤٢٤٨		
٣) الوجه					
١٨٧٥	٧٦٨٧	١٣٩٥	٩٠٨٢	٨٤٫٦٤٠	١٥٫٣٦٠
١٨٧٦	٢٦٨٨٨	٣٢٤٩١	٥٩٣٧٩	٤٥٫٢٨٢	٥٤٫٧١٨
اجمالى	٣٤٥٧٥	٣٣٨٨٦	٦٨٤٦١		
٤) سواكن					
١٨٧٣	٥١٧٢٢	٦٧٠٠	٥٨٤٢٢	٨٨٫٥٣٤	١١٫٤٦٦
١٨٧٤	٣٦٠٠١	٨٩٠٠	٤٤٩٠١	٨٠٫١٧٩	١٩٫٨٢١
١٨٧٥	٦٠٠٢١	٣٠٠	٦٠٣٢٦	٩٩٫٥٠٣	٫٤٩٧
١٨٧٦	٣٩٤٥٨	٣٢٦٠٠	٧٢٠٥٨	٥٤٫٧٥٩	٤٥٫٢٤١
١٨٧٧	٥٠٧٢٣	٢٩٧٦٠	٨٠٥٢٣	٦٣٫٠٤٢	٣٦٫٩٥٨
اجمالى	٢٣٢٩٨٠	٧٨٢٦٠	٣١١٢٤٠		
٥) مصوع					
١٨٧٣	٣٢٠٢٠	١٤٧٨٣	٤٦٨٠٣	٦٨٫٤١٤	٣١٫٥٨٦
١٨٧٤	٣٤٢٦١	١٦١٣٤	٥٠٣٩٥	٦٧٫٩٨٥	٣٢٫٠١٥
١٨٧٥	٢٦١٧٨	٤٨٥٣٣	٧٤٧١١	٣٥٫٠٣٩	٦٤٫٩٦١
١٨٧٦	١٢٨٤٣	٧٧٨٠٤	٩٠٦٤٧	١٤٫١٦٧	٨٥٫٨٣٣
١٨٧٧	٤١١٥٣	٢٧٦٠١	٦٨٧٥٤	٥٩٫٨٥٥	٤٠٫١٤٥
اجمالى	١٤٦٤٠٤	١٨٤٨٥٥	٣٣١٣٠٩		
٦) جبل الطور					
١٨٧٢	١٠٦٠٥	٤٢٠٠٠	٥٢٦٠٥	٢٠٫١٦٠	٧٩٫٨٤٠
الاجمالى العام	٨١٩٩٠٦	٩١١٤٧٥٠	٩٩٣٤٦٥٦		

والملاحظ من هذا الاحصاء تحسن نسبة حمولات السفن المصرية في السويس مقارنة باجمالى الحمولات فى سائر الموانىء بنسبة ٥٣٩ر٤٢٪ ثم تليها سواكن ٠٢٥ر٢٩٪ ، مصوع ٨٦٢ر١٧٪ ، القصير ٠٧٤ر٥٪ الوجه ٢١٧ر٤٪ وأخيرا الطور عن عام ١٨٧٣ بنسبة ٢٩٣ر١ ٪٠

ولكن يلاحظ أنه رغم هذه النسب ، فقد كانت الحمولات المصرية فى السويس تتراوح نسبتها مقارنة بحمولات الأجنبية بين ٠٧٣ر٢٪ الى ٢٩٤ر٥٪ ، وهذا لكون السويس ملتقى رئيسيا لسفن الشرق والغرب من مختلف الجنسيات ، وعلى العكس من ذلك كان التفوق ملحوظا للحمولات المصرية فى سواكن بين ٧٥٩ر٥٤ ــ ٥٠٣ر٩٩٪ ، وهذا أعطى أهمية خاصة للتواجد المصرى ، ويرجح أن التبعية السياسية والكثافة الملاحية المصرية فى سواكن ميناء السودان الأول آنئذ ، كانت عاملا هاما فى تقليص الدور الأجنبى ، وكان ذلك بدرجة أقل فى مصوع ، ربما لوجود بعد نسبى لهذا الميناء عن السويس مقارنا بسواكن ، أو لأن سواكن كانت ملتقى تجارات كثيرة وافدة من المناطق المجاورة وتنقلها بعد ذلك السفن المصرية، أو لأن بعد مصوع جعلها محطة ملاحة السفن الشراعية الوافدة ــ بدرجة أكبر ــ من السواحل العربية والهند وعدن بالإضافة للشراعية العثمانية (١٠٣) ، بينما تتفوق المصرية كثيرا فى القصير والوجه ولكن قلت أهميتها لقلة اسهامها فى النسبة الاجمالية للحمولات المصرية أو الاجمالى العام ، أما جبل الطور فلا يمكن اتخاذ هذا العام الذى توفر احصاؤه حكما عاما ، كما أن أهميته كان يستمدها من الحجر الصحى أساسا .

لذا يمكن القول بأن حمولات السفن المصرية فى نقل تجارات البحر الأحمر ، كانت ترتكز أساسا فى السويس وسواكن ومصوع ٤١٦ر٨٩٪ ثم القصير ٠٧٤ر٥٪ وكانت أهميتها فى السويس تتمثل فى نقلها أكثر الحمولات ، بينما فى سواكن والقصير تفوقت حمولاتها كثيرا عن الأجنبية وبدرجة متقاربة فى مصوع التى لم تقل فيها حمولات السفن المصرية عن الأجنبية سوى فى عامى ٧٥ ، ١٨٧٦ وتفوقت فى ثلاث السنوات الأخرى ، غير أن حركتها فى سواكن ومصوع خاصة كانت ذات أهمية خاصة اذ ان التكثيف الملاحى فيهما كان يبرز عنصرا هاما فى التعبير عن التطور الحضارى لمصر ذات الشخصية السياسية المسئولة عن تلك المناطق ، سواء أمام الملاحة الأجنبية أو لتلبية احتياجات التبادل بين هذه المناطق ومصر أو الموانىء المجاورة ، وننتقل بعد ذلك الى منقولات البحر المتوسط .

---

(١٠٣) يمكن الوقوف على التفصيلات لتوجهات الحركة غير المصرية من : ــ

Règny. E. : Op. Cit., — Tome 1, p-p : 28-31.
— Tome 2, p-p : 34-48.
— Tome 3, p-p : 32-35.

ثانيا : منقولات السفن المصرية فى تجارات البحر المتوسط :

برصد سير السفن المصرية ومجالات تحركها بين سواحل البحر المتوسط ، نجد أنها كانت تتجه الى موانىء الشام والموانىء العثمانية (تركيا) واليونانية ، وبدرجة أقل الايطالية والنمسوية فأقل فى الموانىء الأوربية الأخرى .

وعلى هذا يمكن ملاحظة التجارات التى كانت بين مصر وتلك السواحل ، فمع بلاد الشام كانت مصر تستورد منها منتجات زراعية وصناعية منها زيت الزيتون والصابون والمنسوجات الحريرية والفواكه الطازجة والجافة ومن أهمها المشمش وقمر الدين والمربات ، وكذلك الشمع ومواد الصباغة والآلاجة ، بالاضافة الى التبغ والخيول والمواشى وبعض الأصناف الأخرى ، بينما كانت تصدر اليها الأقمشة والمنسوجات القطنية والسكر والعدس والفول والجلود ومنتجات الألبان والأرز ، والأسماك والبيض والأدوية وبعض الأشياء الأخرى (١٠٤) .

أما من تركيا والأستانة فقد كانت مصر تستورد الاخشاب والخيول والمواشى والفاكهة وبعض الأسلحة والتبغ ، بينما كانت اهم الصادرات الحبوب على اختلاف أنواعها والسكر ، وكذلك المنتجات السودانية وبعض الأصناف الأخرى التى تحتاجها الأستانة ومنها الطيور والحيوانات الأفريقية النادرة .

أما ايطاليا (تسكانيا) واليونان النمسا ، فقد كان ضمن الصادرات المصرية اليها السكر والقطن والقمح والبصل والكتان والصمغ العربى والجلود والحناء وريش النعام والبن والعاج والنطرون (كلوريد الصودا) وغيرها ، بينما كان ضمن الواردات المصرية الآلات وخيوط الصوف والقطن والحرير والفحم والدخان (التبغ) والعقاقير وغيرها (١٠٥) .

والى جانب هذه التجارات كان القطن والقمح الذى يتم شحنه الى لندن وليفربول ومرسيليا بالاضافة الى البن والبخور فى رحلات ايجار للسفن المصرية وليس على الدوام ، وكانت هذه تشحن عند عودتها الآلات والأدوات والفحم والشحم والزيت وغيره مما تجده .

وعلى الرغم من كثافة موانىء هذا البحر ، وكذلك كثافة خطوط سير

---

(١٠٤) للمزيد : ـ أحمد الشربينى : مرجع سابق ، ص ص : ٣٩٧ ، ٣٩٨ ، ـ د. أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص ـ ص : ١٨٩ ـ ١٩١ .

(١٠٥) المرجع نفسه ، ص ـ ص : ١٩٣ ـ ٢٩٧ ، ـ احمد الشربينى : المرجع السابق ، ص ـ ص : ٣٣٦ ـ ٣٧٩ .

السفن المصرية به خاصة في عهد اسماعيل باشا ، فان محـاولة رصـد نولونات النقل به يعتريها ثمة قصـور ، ربما لعدم عثورنا على وثائق تفصيلية بذلك ، ولذا فما نورده في هذا المجال قليل ، ومما جـاء به أنه بالنسبة للصادرات فالقطن الذي يتم شحنه من الاسكندرية الى ليفربول كان نولون القنطار « ١٠ فرنك » لما يتم شحنه داخل العنابر و٢٫٥ قرشـا لما يشحن فوق الكورتة (١٠٦) ، وقد اتخذت هذه الأسعار نولونا دائمـا للناجـر بين الاسـكندرية وليفربول منـذ ١٩ جمادى الثـانى ١٢٨٤ هـ (أكتوبر ١٨٦٧) (١٠٧) .

وقد أشارت الوثائق ذاتها الى أن أجرة نقل القمح منها الى ليفربول بواقع نولون الكارتر الواحد الذى يقارب من أردب ونصف من ٧ ــ ٨ شلنات ، أما الفول فاجرته زيادة عن القمح بواقع ١٠ فى المائة لنفس الحمولة ، أما الشعير فنولونه أقل من القمح ١٠٪ (١٠٨) .

أما بالنسبة للواردات ، فقد أشارت الوثائق الى نولونات بعض أصنافها الواردة من الاستانة الى الاسكندرية ، ومنها الخيول والأبقـار بواقع ٧٥٠ قرشا للرأس الواحدة ، والأغنام بواقع ٢٥ ــ ٣٨ قرشا و٢٠ بارة للرأس ، وأما الغلال فهى حسب الأردب المصرى (*) بأجرة ٢١ قرشا ، وقد كانت هذه النولونات قبل غرة ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (٣ سـبتمبر ١٨٦٤) أما بعد هذا التاريخ فقد خفضت حسب الأجرة التالية :

الخيول والأبقار من الأستانة وكذلك ورانة ــ الأبعد من الأستانة ــ فان أجرة نقل الرأس الواحدة الى الاسكندرية ٥٠٠ قرش ، وأما من خوجة بيك الأبعد ٦٠٠ قرش ، وبالنسبة للأغنـام فقد زيدت الأجـرة فاصبحت من الأستانة ٤٠ قرشا ، ومن وارنة ٤٥ قرشا ، ومن خوجه بيك ٥٠ قرشـا ، أما الغـلال فقد جعلت ٢٠ قرشـا للأردب من الأسـتانة أو وارنة ، بينما كانت من خوجة بيك ٢٥ قرشا (١٠٩) .

---

(١٠٦) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٥ ــ ١٨٦٧ ، ترجمة كونتراتو بتاريخ ٢٤ سبتمبر ١٨٦٦ .

(١٠٧) ــ : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٧ ــ ١٨٦٩ ، قرار رقم ١٣٥/١ بتاريخ ١٩ جمادى الثانى ١٢٨٤ هـ (أكتوبر ١٨٦٧) .

(١٠٨) المصدر نفسه .

(*) الأردب المصرى = ٦ ويبات = ١٢ كيلة = ٢٤ ربعا = ٤٨ ملوة = ٩٦ قدحا . للمزيد : على مبارك : الميزان فى الأقيسة والأوزان ، المطبعة الأميرية ، بولاق مصر ١٣٠٩ هـ ، ص ص : ٩٠ ، ٩١ .

(١٠٩) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية المؤسسين ٦٥/٦٦ بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) .

بالاضافة إلى ذلك فقد كانت أجرة أصناف أخرى من الاســـكندريه إلى الأستانة كما يلي :

– زنجبيل بالقنطار المصرى ١٥ قرشا للدرجة الثانية ، ١٢ قرشا الدرجة الثالثة ٠

– حب الملوك على واقع الدرجة الثانية ، وكذلك بنفس الدرجة الثانية تشمه (شمشم) والشيلان الجاوى (١١٠) ٠

كما وجدت اشارات لبعض أصناف واردة من موانىء أخرى كالعنب من ساقز للخاصة الخديوية (١١١) ، وعنب من بيريه ، وكانت أجرة « السبت » ١ قرش و١٩ بارة (١١٢) ، وكذلك وردت أصناف أخرى لحساب البعض ومنها أوبنهايم وقد شحنت لحسابه مثلا فى بدايات يناير ١٨٦٥ طيور وفراخ من وارنة للاسكندرية أجرة « القفص ٤٥ قرشا » ، بالاضافة الى ٣٨٦ جاموسة نولون كل رأس ٥٠٠ قرش (١١٣) ، كما وجدت اشارات لنقلها زبيبا وزيتونا ومانيفاتورة وخمورا لبعض الأجانب ، وعندما بقيت نوعياتها أكثر من عام أعلن الجمرك عن بيعها فى مزاد ، وهو ما أشارت اليه الوقائع بتاريخ ٢٠ فبراير ١٨٧٦ ٠

أما بالنسبة لاجمالى حمولات السفن المصرية المشحونة فى الذهاب والاياب فى موانىء البحر المتوسط مقارنة بالأجنبية ، فقد توفرت بعض احصاءاتها (٧٣ – ١٨٧٧) ، ونورد مستخرجا منها فى البيان التالى :

---

(١١٠) – (مجيدية) : سجل م/٦/١/١ ، رقم ١٣ فى ٥ جا (جمادى الثانى) ١٢٧٧ هـ (٢٠ ديسمبر ١٨٦٠) من الاسكندرية الى المدير بمصر ، ص : ٢٢ ٠

(١١١) – (ديوان معية سنية) : محفظة ٤٨ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٥٦١ بتاريخ ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ (فبراير ١٨٧٣) من وكيل البواخر الخديوية الى المعية كاتب الديوان الخديوى ٠

(١١٢) – (خدمات – مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/١/٣/٢٨ جـ ٢ ، رقم ٣٩ بتاريخ ٢٧ يولية ١٨٧٨ من توكيل بيريه الى عموم المصلحة ، ص : ٣ ٠

(١١٣) – (عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٥ – ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨١ هـ (أول يناير ١٨٦٥) بيان مشحونات بالسفينة المنيا ٠

بيان السفن المشحونة (الواسعة) الداخلة فى موانىء مصر فى البحر المتوسط ٧٣ـ١٨٧٧ (١١٤)

الموانى والسنوات	بيان الحمولات بالتونيلاطة: سفن مصرية	سفن أجنبية	إجمالى الحمولات	النسبة المئوية: المصرية	الأجنبية
١) الاسكندرية					
١٨٧٣	١١٤ ٨١	١٨٥٦٣٣٧٥	٢ ١١٢٥٨	٥ ٧٢٢	٩٤ ٢٧٨
١٨٧٤	٥ ٦١٩٢	١٨٦٧١٤	١٩٧٢٣٣٣	٥ ٣٨١	٩٤ ٦١٩
١٨٧٥	١٣٤٦٦٤	١٥٦٨٨٢	١٧ ١٥١٤	٧ ٧٩٩	٩٣ ٢ ١
١٨٧٦	١ ٦٤٥٣	١٦٦٤١٩٥٨	١٧٣١٤١١	٦ ١١٨	٩٣ ٨٨٢
٩٧٦	٨٧ ٩٨	١٥٨٢٤٥١	١٦٦٩٥٣٦	٥ ٢١٦	٩١ ٧٨٤
إجمالى	٥١٧٤ ٩	٨٥٣٦٦٤٦	٩ ٨٧١٥٥		
٢) بورسعيد					
١٨٧٣	٩٤٨٨	٣٩...١٩	٣٩.٩٥.٧	٣٣١	٩٩ ٦٧٥
١٨٧٤	١٨٩١	٣٩٥/٦٨٤	٣٩٧٣٥٩٤	٤٧٦	٩٩ ٥٢٤
١٨٧٥	٣ ٩٧٥	٣٢٨٥٥٧٩	٣٣١١٦٥٥٤	٩٣١	٩٩ ٦٦
١٨٧٦	٦٩٣٦	٣٦١٨٥٤٩	٣٦٦٥١٨٥	٤٦٢	٩٩ ٥٣٨
١٨٧٧	١١٦٨٩	٣٦ ٢٨١	٣٦١١٩٧	٣٣٥	٩٩ ٦٦٦
إجمالى	٨٧٧٩٨	١٢٣٨٩١١٣	١٧٤٧٧١١		
٣) دمياط					
١٨٧٣	٢٤١٦٦	١ ٣٣٧	١٦١٥.٤	١٩ ٣٤١	٨ ٦٥٩
١٨٧٤	٢ ٧٥	٧٧ ٦٣	١ ٧٨١٣	٢٨ ٥٢١	٧١ ٤٧٨
١٨٧٥	٣٤٧٣٨	٧١٦٦٦	٥ ٦٣٥٤	٣٣ ٦٦٣	٦٧ ٣٣٧
١٨٧٦	٥٢٤٩	٧٣ ٤٣	٩٥٥٢٣	٣٣ ٥٣٣	٦٦ ٤٦٧
١٨٧٧	٣ ٠ ٩	٨٧٧٣٣	١١٨٣٣٣	٢٥ ٨٦٧	٧٤ ١٣٣
إجمالى	٦٤٣ ٤٣	٤٦٤٨٧	٥٥٤٥٢٥		
٤) رشيد					
١٨٧٣	٣٦٥٥٦	١٣٣	٣٣.٨٩	٩٩ ٥٩٨	٤.٢
١٨٧٤	٤٦٥٤٣	١٠٠	٤٦٦٤٣	٩٩٫٧٦٠	٢٤
١٨٧٥	٣٦.٨٣	١٥٣١	٣٣٦.٣	٩٧ ٩.٥	٢ .٥٥
١٨٧٦	٣٥.٦.	٥٦٨	٣٥٦٦٨	٩٨,٤ ٦	١ ٥٩١
١٨٧٧	٣ ٦٨٨	١.٥٥	٥٤٩٤٣	٩٧.٤١	٢ .٥٩
إجمالى	٣٣ ٨٤٩	٣٣٧٧	٣٣٤٢.٦		

الموانى والسنوات	بيان الحمولات بالتونيلاطة: سفن مصرية	سفن أجنبية	إجمالى الحمولات	النسبة المئوية: المصرية	الأجنبية
٥) مصوع (م)					
١٨٧٤	١٩٨٣٦	٩	١٩٩٣٦	٩٩ ٥٤٨	٤٥٢
١٨٧٥	٢٤١٢٧		٢٤١٣٦	١٠٠,٠	٠
٨٧٦	١٧٦٩٨	٧٠١	١٨٣٩٩	٩٦,١٩٠	٣,٨١٠
٨٧٧	٩ ٧٣	٢٤٧	٩٤٧	٩٦,٣١٦	٣,٦٨٤
إجمالى	٦ ٧٣٤	١١٣٨	٧٦٨٧٣		
٦) البرلس					
١٨٧٣	١٤١ ٥		١٤١.٧	١٠٠,٠	
١٨٧٤	١٣٣٩	٧	١٣٦٦.	٩٩,٤٨٨	٥١٢
١٨٧٥	١١٥٣٦	٢	١١٥٥٦	٩٩,٨٢٧	.١٧٣
١٨٧٦	١٢ ٦	١١٥	١٢٦٢١	٩٩,٠٥١	.٩٤٩
١٨٧٧	١١٥٧٢	٨	١١٥٨.	٩٩,٩٣١	.٠٦٩
إجمالى	٦٢٨١١	٢١٣	١٣ ٢٤		
٧) العريش					
١٨٧٣	٣٨٥		٣٨٥	١٠٠,٠	-
١٨٧٤	٤٦		٤٦	١٠٠,٠	-
١٨٧٥	٤ ١		٤ ٦	١٠٠,٠	-
١٨٧٦	٤ ٧		٤ ٧	١٠٠,٠	-
١٨٧٧	٣	١٧٨	٩٨١	١ ٦٥٧	٩٨,٣٤٣
إجمالى	١٦٥٦	١٧٨	١٨٣٤		
الاجمالى العام	١١٤٤٠٨	٦٦٣٤٥١٤٦	٦٢٤٨٩٧٣٦	٤ ١٦٤	٩٥ ٨٣٦

(١١٤) مستخرج بمعرفة الباحث من احصاءات متفرقة عن أميتشى والنسب المئوية من عمله - سعريدريكو أميتشى مرجع سابق ـ ص ـ ص ٦ ٨٨ وللمزيد راجع ملحق رقم ٢/٣

(م) لا يوجد بالأصل إحصاء ١٨٧٣

وكما هو ملاحظ فان الاسكندرية كانت بها أكثر حمولات السفن تليها بورسعيد ثم دمياط فبقية الموانىء الأخرى ، أما بالنسبة للسفن المصريه فقد تركزت أكثر حمولاتها فى الاسكندرية أيضا ، فقد كانت بالنسبة لاجمالى حمولاتها ٤٧٫٨٣٤٪ وذلك لان الاسكندرية كانت الميناء الرئيسى الذى تبدأ منه وتنتهى اليه خطوط سير السفن المصرية العاملة فى البحر المتوسط ، بالاضافة الى كونها الميناء التجارى الأول لمصر (١١٥) ، ومع ذلك فقد كانت نسبة هذه الحمولات نحو ٦٫٠٢٥٪ بالنسبة لاجمالى الحمولات فى الاسكندرية واستحوذت الأجنبية على ٩٣٫٩٧٥٪ ، وقد كانت هذه الصورة أكثر وضوحا فى بورسعيد ، حيث كانت الحمولات المصرية نحو ٠٫٥٠٤٪ ، أما الأجنبية فقد كانت ٩٩٫٤٩٦٪ . وذلك لبروز بورسعيد كميناء مرور بحرى هام للسفن الأجنبية بين الشرق والغرب ، بينما كان مروز السفن المصرية قاصرا على المرور بين البحر الأحمر والاسكندرية ، أو الى سواحل الشام ، بالاضافة الى وجود السويس فى المدخل الجنوبى للقناة التى كانت تبدأ منها وتنتهى اليها غالبية خطوط سير السفن المصرية فى البحر الأحمر .

وعلى النقيض من ذلك كان تفوق حمولات السفن المصرية عن الأجنبية فى الموانىء المصرية الأقل أهمية أو بالأحرى المرافىء ، كان ذلك فى البرلس ٩٩٫٦٦٢٪ والأجنبية ٠٫٣٣٨٪ ، ورشيد ٩٨٫٥٥٨٪ بينما الأجنبية ١٫٤٤٢٪ وأبو قير ٩٨٫٤١٧٪ والأجنبية ١٫٥٨٣٪ ، العريش ٩٠٫٢٩٤٪ مقابل ٩٫٧٠٦٪ وهكذا ، وذلك لأن السفن الأجنبية لم تكن ترتاد هذه المناطق نتيجة ضآلة مشاركتها فى التجارة البحرية ، واقتصار نشاطها على الملاحة الساحلية للسفن المصرية الشراعية .

أما بالنسبة لدمياط فقد زادت حمولات السفن المصرية بها نسبيا مقارنة ببورسعيد والاسكندرية ، ولكنها لم تكن تصل لمستوى المرافىء السابقة ، اذ ظل التفوق حليف السفن غير المصرية ، وقد سبق الاشارة الى أن غالبية هذه السفن كانت شراعية عثمانية ، واقتصرت الملاحة المصرية على الشراعية كذلك ، بالاضافة الى بعض البخارية ، ولذلك لم تتعد نسبة حمولات المصرية ٢٥٫٧٩٦٪ بينما غيرها ٧٤٫٢٠٤٪ .

ولكن على الرغم من أن نشاط السفن التجارية فى البحر المتوسط كان يفوق بوجه عام البحر الأحمر سواء كان ذلك بالنسبة لأعداد السفن وحمولاتها بوجه عام ، مصرية كانت أم أجنبية ، بالنسبة للاجمالى العام أو جنسية كل منها على حدة فى الفترة من ٧٣ – ١٨٧٧ ، فان ايرادات

---

(١١٥) سبق تناول ذلك فى الفصل الأول « ظروف قيام النشاط » .

السفن في هذا البحر كانت تقل في أحيان كثيرة عما في البحر الأحمر ، ومن ذلك الفترة من أول يونية ١٨٦٣ - ٩ سبتمبر ١٨٦٦ ، التى بلغت فيها ايرادات البحر المتوسط ١١ر١٥ر١٣٣٥٢٢ جنيها انجليزيا (*) بينما كانت في البحر الأحمر ٥ر٩ر١٩١٣٤٩ جنيها انجليزيا (١١٦) .

ويرجع أن ذلك كان نتيجة ارتباط حركة الملاحة في البحر المتوسط بحركة المنقولات الاستراتيجية آنئذ وكان اهمها القطن ، ثم تعرض تجارته منذ أواخر ١٨٦٥ لانتكاسة أدت الى تخفيض نولونات النقل البحـــري ، وعلى العكس من ذلك اتسمت حـركة منقولات البحـر الأحمر بالاستمرار النسبي لمنقولات التجارة والاستهلاك .

وقد أشـــارت وثائق العزيزية في فترة لاحقة بتاريخ ٢٢ مارس ١٨٧٠ الى أن كساد تجارة القطن تنـاقص على أثرها ايراد الشركة حتى بلغت خسائرها عن الثلاث سنوات السابقة ٥٣٩٧٠ جنيها و٣٥ قرشا و٢٤ بارة (١١٧) ويرجع أن هذه الخسائر كانت أيضا بسبب المرور على بعض الموانىء لأغراض سياسية على حساب الجدوى الاقتصادية ، ومنها خطوط ايطاليا أثناء زيارة الخديوى لأوربا .

وعموما يبدو أثر رواج حركة التجارة البحرية على نشاط السفن من أن النولون كان يراعى عند احتسابه السعر السائد للسلعة ذاتها وهو ما يلاحظ فى الجداول السابقة ، وتبادل كميات كبيرة منه كانت تؤدى على هذا الأساس الى ارتفاع قيمة النولون وبالتالى زيادة الايرادات ، وعلى العكس من ذلك عند حدوث كساد سوق السلع الاستراتيجية كان يؤدى الى كساد فى النولون وبالتالى قلة الايراد ، وقد أثبتت حقائق مؤشرات هذه الحركة أنه رغم تنشيط تجارة الحبوب بعد كساد القطن ، الا أن ذلك لم يعوض بنفس القدر نولونات القطن ، ربما لعدم حدوث نفس جنون الأسعار الذى تم مع القطن وبالتالى عدم زيادة الايرادات .

وعلى كل فان قولنا هذا لاينطبق على حالة العزيزية فقط ، وانما تكرر حدوثه مع مصلحة وابورات البوستة الخديوية وكان فى صالحها ، بعد توازن تجارة مصر البحرية فى القطن والحبوب معا منذ ١٨٧٠ (١١٨)

(*) الجنيه الانجليزى = ٢٠ شلنا ، والشلن = ٢٢ر٠ بنسا ، وكانت قيمة الجنيه الانجليزى = ٥ر٩٧ قرشا مصريا تقريبا .

(١١٦) دار الوثائق القومية (الأرشيف الأمريكى) محفظة ٤ ملف ٩ :
— Op. Cit., Despatch No. 93, p. 214.

(١١٧) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص (قيام البحرية التجارية ـ العزيزية) .

(١١٨) د. محمد أبو العلا محمد : مرجع سابق ، ص : ٥٤ .

بالاضافة الى زيادة صــادرات الســكر ، وقد عاصرت هذه الفترة زيــادة قيمتها بالجنيه المصرى حيث كانت قيمة الصادر من القطن عن الفترة من ١٨٧٠ ــ ١٨٧٩ مثلا عام ١٨٧٠ أكثر من ٦٠٨ ألف جنيه ، عام ١٨٧١ أكثر من ٩٨٣ ألف جنيه ، ومنذ ١٨٧٢ حتى ١٨٧٩ تراوحت فى كل عام بين ١٫٠٥٧٫٣٦٤ جنيها و١٫٨٠٦٫١٥٤ (١١٩) ، مثلما شــهدت الفترة ذاتها تزايدا فى قيمة الصادرات والواردات المصرية ٠ وكان ميزانهـــا التجـــارى فى صنـــالح مصر بفائض تراوحت قيمتـــه بين أكثر من ٣ر٩ ملايين جنيه (١٢٠) ؛

وقد انعكس هذا الرواج فى حركة التجارة الخارجية على ايرادات المصلحة فحققت ايرادات عام ١٨٧٩ مبلغ ١١٨١٠ جنية مصرى ، خاصة وأنه كانت قد انتهت مواعيد سداد البونات المستحقة للمساهمين قبل هذا التاريخ ٠

ولاشك فقد كانت هناك علاقة بين هذه الايرادات وتحـرك السفن المصرية فى خطوطها الملاحية المقترنة بحمولاتها ، وهذه حســبما ســبق رصدها كانت تتركز غالبيتها فى الاسكندرية التى كانت تستحوذ على أكبر نسبة مشاركة فى التجارة مقارنة بالموانىء المصرية الأخرى حسبما يوضحه مؤشر النسب المئوية للفترة من ١٨٧٤ ــ ١٨٧٧ ، حيث كانت نســبة الصــادرات من جمركها ٩٧ر٦٩ ، والواردات ٨٦ر٠٥٪ أما بورسعيد فكانت الصادرات ٤٥ر٪ والواردات ٩٦ر٧٪ بينما فى السويس ٥٣ر٪ صادرات ، ٧٠ر٥ واردات أما دمياط فصادراتها ٨٣ر٪ ووارداتها ١٥ر٪ ، ثم بعد ذلك العريش ٢٣ر٪ واردات بدون صادرات ، والقصـــير ٢٣ر٪ صادرات ، ٠١ر٪ واردات (١٢١) ٠

وعلى هذا الأساس يمكن القول بأنه كان هناك تلازم بين تحركات السفن بدرجاتها المتفاوتة وبين نسب مساهمة كل مينـــاء فى التجـارة الخارجيـــة ، ويبدأ ذلك فى ضوء نسب السفن بحمولاتها واعدادها مــع نسب مشاركة الموانىء أشبه بقاعدة ســـادت نشاط البحرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، واعتراها قصور التطبيق ابان التدهور فى عهد سعيد باشا التى أهملت فيها خطوط البحر المتوسط وبالتـــالى سادت السفن الأجنبية سواحله فى مصر ٠

(١١٩) للمزيد : احمد الشربينى : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٤١٧ ــ ٤٢٣ ٠
(١٢٠) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول « ظروف قيام النشاط » ٠
(١٢١) عن د٠ السيد خالد المطرى : مرجع سابق ، ص ص : ١٤٦ ، ١٤٧ ٠

- دور السفن المصرية فى منع تجارة الرقيق :

كانت تجارة الرقيق فيما مضى أمرا مشروعا يحظى بتشجيع الدول الى أن قامت الولايات المتحدة بالغاء هذه التجارة سنة ١٧٧٦ اثر استقلالها ، وبدأت الدول تحذو حذوها ، وفي مؤتمر فيينا ١٨١٥ تم اقرارهم بأن هذه التجارة تخالف مبادىء الانسانية ، وأبدت استعدادها للتعاون حتى تنهيها ، ثم صدرت قوانين الدول بتحريمها ، بريطانيا ١٨٢٤ م ، فرنسا ١٨٤٨ م ، هولندا ١٨٦٣ م ، الولايات المتحدة ١٨٦٥ م .

وكان ما يتصل بالملاحة في هذا الموضوع ، أن وقعت معاهدة بين انجلترا وفرنسا فى ٣ نوفمبر ١٨٣١ تخول للسفن الحربية حق ضبط السفن المشتغلة بهذه التجارة على أن تقوم محاكم الدول التى تتبعها السفينة المضبوطة باجراءات المحاكمة ، ثم جرت تعديلات لاحقة لها فى ١٨٣٣ ، ومعاهدة لندن ١٨٤١ التى لم يصدق عليها ، وفى ٢٩ يونية ١٨٤٥ عقدت معاهدة حلت محل المعاهدتين السابقتين ٣١ ، ١٨٣٣ ، ولا شك فقد كانت الهيمنة لسفن الأسطول الانجليزى فائقة العدد والانتشار (١٢٢) .

وفيما يتصل بمصر ، فان محمد على أعلن أثناء زيارته للسودان الغاء الرق وهو فى الخرطوم فى ٤ ديسمبر ١٨٣٨ ، ثم أطلق سراح حوالى ٥٠٠ من العبيد كان قد أسرهم « أحمد باشا أبو ودان » وكانت خطته أن يتم الغاء الرق وتجارته بالتدريج ، واعترفت بدوره هذا جمعية الغاء الرق بلندن The Anti Slavery Society وأوفدت اليه ممثلا لها لشكره ، ولكن حسبما يورد الدكتور محمد فؤاد شكرى قويت هذه التجارة ثانية فى عهدى عباس وسعيد رغم المرسومات الأربعة التى أصدرها سعيد باشا وهو فى الخرطوم فى ٢٧ يناير ١٧٥٧ ، وقد اشتهر من تجار الرقيق المالطى ديبونو Debono وقريبه امبيلى Ambile والفرنسيان ملزاك Melzak ، بارتلمى Barthlemy ، لافارج La Fargue وآخران نمساويان ، ومن العرب السيد أحمد العقاد وشريكه موسى العقاد وعلى أبو عمورى ومحجوب البصيلى وغطاس القبطى وكوشك (كوجك) على التركى وأبتر الدنقلاوى وغيرهم (١٢٣) ، وقد

---

(١٢٢) د. محمد طلعت الغنيمى : دراسات فى قانون البحر ط ١٩٥٦/١ ، ص ، ص ٨٦ ، ٨٧ .

(١٢٣) د. محمد فؤاد شكرى : الحكم المصرى فى السودان ، ١٩٤٧ ، ص ـ ص : ١٦٣ ـ ١٦٩ .

أرجع أسباب الانتشار ثانية الى ضعف سلطة الحكومة فى السودان وعدم احكامها السيطرة خاصة على الجنوب (١٢٤) ٠

وفي هذا المجال لابد أن نشير الى أن ما أصدره سعيد باشا من مرسومات ، كان يتسق مع نهج السياسة العثمانية فى جزئية هامة تتصل بتحريم والغاء تجارة الرقيق وتسبق بفترة طويلة الاتفاقيه الانجليزية المصرية ٤ أغسطس ١٨٧٧ التى يعول عليها البعض الشيء الكثير فى تحريم مصر تلك التجارة ذلك أن السلطان عبد المجيد كان قد أرسل فرمانا الى سعيد باشا فى جمادى الآخر ١٢٧٣ هـ (يناير/فبراير ١٨٥٧) أى في وقت معاصر لزيارة سعيد باشا للسودان يخبره فيه باستمرار هذه التجارة فى الممالك العثمانية رغم صدور أوامره قبل ذلك ، ولأن هذه الحالة خارجة عن المعاملة الانسانية للبشرية فيجب منع هذه التجارة منعا مطلقا (١٢٥) ٠

ولما كان الرق لا يقتصر على الزنوج وانما كانت توجد أيضا تجارة الرقيق الأبيض ، لذا تضمن الفرمان اشارات لمناطق وولايات عثمانية مختلفة ، فأشار الى أن ولاية طرابلس الغرب (ليبيا) كانت مشهورة فى تجارة الرقيق من البحر المتوسط ، وأنهت هذه التجارة بعد الأوامر الشاهانية ، وأبلغت الأوامر ذاتها الى جهات العراق وموانيء البحر المتوسط والخليج الفارسى لاجراء المنع فى خلال ثلاثة أشهر ، كما أعلن أيضا تجار الرقيق فى أفريقيا وأعطوا مهلة للابلاغ الى البقاع البعيدة ثمانية أسابيع أخرى ٠

وقد نبه الفرمان على الوالى محمد سعيد باشا أنه توجد (مهلة) فترة تأجيل للتنفيذ النهائى ستة أسابيع ، ومن بعدها يمنع اعطاء ترخيص بيع (للرقيق) ويطلق سراح من يوجد ويرسل الى بلاده وتؤمن معيشته حتى لا يقع فى يد التجار المهربين ثانية ، واذا تكرر ذلك فيعاقب التاجر بالحبس لمدة سنة كحد أقصى ، واذا كررها ثانية تصل العقوبة الى عامين ، وقد خول الفرمان الحكومة حق الضبط للسفن وسجن قائدها واجبار التاجر على عتق الأرقاء وايوائهم فى أماكن مناسبة ، كما منح نفس حق الضبط لسفن الدوننما العثمانية (الحربية) بعد انتهاء فترة السماح ،

---

(١٢٤) نفسه : الامبراطورية الافريقية (بحث) اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته ، ص ص : ٢٠٥ ، ٢٠٦ ٠

(١٢٥) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة الفرمان رقم ٨٥٤ الصادر فى جمادى الآخر ١٢٧٣ هـ (يناير/فبراير ١٨٥٧) من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر ، ترجمة محمد توفيق يناير ١٩٦٩ ٠

وتقوم هذه السفن بارسال من يتم القبض عليهم سواء من التجار أو قادة السفن الى الأستانة ، كما يبلغ الوالى الباب العالى بحالات الضبط وما يتخذه من اجراءات ، ولا تسرى هذه الاجراءات على الحالات (القديمة) الموجودة ، وانما مايتم بعد ذلك (١٢٦) ٠

على أن الملاحظ ممن رصدوا طرق تجارة الرقيق الى مصر أنه كان يغلب عليها الاتجاه بالبر وخاصة طريقى دارفور وكردفان الى أسيوط ، حيث قافلة دارفور التى تصلها فى نحو خمسين يوما ، وقافلة سنار التى تبلغ دراو فى أسوان بعد نحو أربعين يوما ومنها بالنهر أو البر الى مصر (١٢٧) ، وكان اللجوء لهذه الطرق مجالا يتيح فرصة التهريب رغم جهود الحكومة أكثر من البحر الذى يتم مراقبته بالسفن الحربية ، أو بالأحرى حيث المنافذ الى السفن أكثر احكاما سواء كان الشحن يتم عن طريق الوكلاء أو قادة السفن وهؤلاء كانت تصلهم التعليمات والأوامر الحكومية ، بالاضافة الى النصوص الصريحة التى توجب معاقبة سوارى السفينة التى يثبت تورطها فى النقل ٠

وبالتالى فان الحديث عن مشاركة السفن التجارية فى نقل تجارة الرقيق موضع تحفظ كبير وبدرجة تمكننا من القول بأنها كانت أدوات أو وسائل مقاومة لها وليس تشجيع ، وما عثرنا عليه من اشارات فى الوثائق كانت فى عهد سعيد باشا خاصة ببعض المملوكين السابقين وكانت تسجل حالة هرب أحدهم ويدعى « فرج » مملوك للشريف عبد المنعم أمير جهينة آنئذ » ، وقد هرب من وكيل المجيدية بالسويس بعد استلامه من قائد السفينة « قبارى » (١٢٨) ٠

وهذا لايمنع تورط بعض قادة السفن فى التهريب بغير اتباع الاجراءات الرسمية ، خاصة فى عهد سعيد باشا ، فقد وجدت اشارة تفيد أن بعض السفن لم تكن تستخدم (منافستو) خاص بالركاب ، وكان يقتصر ذلك على البضائع فقط ، حتى انه غرق زنجيان لم يمكن الاستدلال على شخصيتهما ، ولذا حتمت التعليمات والأوامر الخديوية ضرورة استخدام منافستو للركاب واثبات كل أسماء العاملين بالسفينة وذلك

---

(١٢٦) المصدر نفسه ٠

(١٢٧) د٠ حمدنا الله مصطفى : مرجع سابق ، ص ص : ٢٠٩ ، ٢١٠ ٠

(١٢٨) دار الوثائق (ديوان معية سنية) محفظة ٢٥ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٠٤ بتاريخ ٦ رجب ١٢٧٦ هـ (يناير ١٨٦٠) من وكيل الداخلية الى المعية السنية ٠

اعتبارا من الأمر المؤرخ ٢ ذى القعدة ١٢٧٤ هـ (١٥ يونية ١٨٥٨) (١٢٩)، وهو التاريخ الذى يمكننا اعتباره بداية الإحكام والتنظيم لمسألة نقل الركاب والرقيق الذين يعاملون كآدميين عاديين لهم نفس الحقوق فى الانتقال بالسفن كركاب وليسوا كبضاعة ٠

ومن ثم يمكن القول بأنه رغم الهزات التى أصابت عهد سعيد باشا وخاصة فى أواخره ، الا أنه وجدت محاولات مصرية عثمانية لالغاء وتحريم هذه التجارة وصدرت من أجل ذلك الفرمانات السلطانية والأوامر الباشاوية ، وان كنا نسجل للحقيقة أنه وجد كذلك اهتمام من القنصل البريطانى بمصر بناء على رغبة الحكومة الانجليزية فقد طلب ذلك القنصل (كولكهون Colquhon) من سعيد باشا بأن تقوم الحكومة المصرية بانشاء بوليس نهرى فى السودان للتفتيش على هذه التجارة (١٣٠) ٠

وفى عهد اسماعيل باشا جاءت الاشارات صريحة تؤكد أنه شدد الرقابة على سفن الشركة العزيزية لمنعها من نقل الرقيق من سواكن ومصوع وغيرها (١٣١) ، وأن هذا الخديوى قد أرسل صموئيل بيكر الى السودان وقد حدد له فى البند الثانى من العقد المبرم معه أنه معنى بالقضاء على تجارة الرقيق ٠ وفى ١٨٦٩ حينما جاءه « أبو السعود العقاد » أحد كبار تجار الرقيق يشكو اليه قسوة مسلك بيكر معه منحه الخديوى مهلة ليخلى المنطقة ، ووصل الأمر الى حد طلب القبض عليه فورا لمنعه من هذه التجارة (١٣٢) وأن اسماعيل باشا منذ ١٨٦٣ وهو يصدر أوامره الى حاكم السودان وسائر المديرين بتعقب تجار الرقيق (١٣٣) ٠

اذن على المستوى الرسمى وجدت جهود جادة من اسماعيل باشا تسبق توقيعه معاهدة الغاء الرقيق مع بريطانيا فى ٤ أغسطس ١٨٧٧ ، وكان يتم استخدام سائر السبل المتاحة للقضاء على التهريب رغم عدم الجزم بالقضاء النهائى ، ومن ثم فان مسألة التركيز على المعاهدة واعتبارها الفتح المبين فى تحريم أو الغاء الرقيق أمرا يجحف بالجهود المصرية السابقة ، لأنه حتى بعد توقيع المعاهدة ، وجدت بعض اشارات لقافلة رقيق عام ١٨٧٨ ، هربت الى أسيوط عن طريق درب الآربعين (١٣٤) ٠

---

(١٢٩) ـ : محفظة ٢٣ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٢٢ بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٧٥ هـ (٢٥ مارس ١٨٥٩) من اسماعيل عاصم ناظر ديوان الداخلية الى صاحب العزة (الوالى) ٠

(١٣٠) د٠ محمد فؤاد شكرى : الحكم المصرى فى السودان ، ص : ١٦٩ ٠

(١٣١) المرجع نفسه ، ص : ١٧١ ٠

(١٣٢) د٠ حمدنا الله مصطفى : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٤٧ ، ١٤٩ ٠

(١٣٣) د٠ صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٥٥ ٠

(١٣٤) د٠ حمدنا الله مصطفى : المرجع السابق ، ص : ٢١٠ ٠

أما المعاهدة ذاتها فيرجح وجود دوافع سياسية بريطانية من ورائها ، اذ والحالة هـذه ، يبدو الامر جهودا مصرية بدون معاهدة ، ولم تضـف المعاهدة سوى التركيز على حق السفن الحربية فى تفتيش وضبط السفن التجارية لكلتا الدولتين مصر وبريطانيا وركزت على رقيق الحبشة والسودان والمناطق التى فى المدخل الجنوبى للبحــر الأحمر دون تطرق للمناطق الأخرى أو الرقيق الآخر (الأبيض) على غرار ما جاء فى فرمان السلطان الى سعيد باشا ، وبدا الأمر فى تقديرنا محاولة ضمان أو اضفاء اطار رسمى لحق السفن الحربيـــة الانجليزية فى تفتيش السفن التجارية المصرية وبالمثل حق الحربية المصرية على الانجليزية • ومن خلال هذا الاطار يمكن رصد ما تقوم به هذه السفن من تحركات مختلفة كان بعضها ذا أهمية لخدمة الميرى أو دعم الأسطول الحربى والسياسة المصرية فى تلك المناطق ، ونعتقد بوجود هذه الدوافع لأن هذا الرصد كانت تعنى به انجلترا قبل المعاهدة ، كما أن المعاهدة ذاتها جاءت فى توقيت كانت فيه السفن التجارية المصرية تابعة للحكومة ابان مصـلحة وابورات البوسـتة الخديوية ، أى تقوم بتنفيذ الأوامر الخديوية قبل أى شىء فهو مالكها وما تخشـاه هو استخدامها فى الأمور السياسية (*) ، أما الرقيق فمنـذ وجود الشركة العزيزية كانت الأوامر الخديوية لها بعدم نقل أى رقيق •

بالاضافة الى ذلك فان مسالة تفتيش السفن الحربية المصرية للسفن التجارية الانجليزية على أساس المعاملة بالمثل ، كان أجدى من ذلك بالنسبة لمصر احكامها المراقبة على ملحقاتها من خلال حكامها ومديريها وأجهزتهـا الأمنية أكثر من مطاردة السفن الانجليزية التى كانت غالبيتها تصل من والى بومباى ، بينما كانت نسبتها فى سـواكن ومصـوع قليلة نسبيا بالنسبة للمصرية والعثمانية كما سبقت الاشارة •

من ثم كانت بريطانيا تعنى بايجاد فرصة توجد لأسطولها الحربى مراقبة وهيمنة فى مناطق لا يكثر فيها تواجد السفن التجارية الانجليزية ولا يوجد بها نفوذ سياسى (مستعمرات) ومن ثم تكمل من خـلال ذلك مراقبة البحر الأحمر خاصة وأن وجودها استقر فى عدن ، وكانت هذه الفرصة هى تلك المعاهدة رغم أننا لاننكر ما بها من جوانب انسانيـة ، وعامة فلم نعثر فيما طالعناه على أية اشارة تفيد تورط سفن البحـرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا فى نقل الرقيق ، أى أنها قامت بدورها الهام فى الجوانب الانسانية ، وكانت من أدوات محاربة تلك التجارة •

(★) راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام النشاط « القنارات » وما سيتم تناوله فى العناصر اللاحقة « مهام الميرى ودعم الاسطول الحربى » •

أما نصوص معاهدة ٤ أغسطس ١٨٧٧ فقد صدرت على أثرها لائحة خديوية ، نعرض في اشارات موجزة لأهم الاجراءات التي جاءت بها لتنظيم العلاقة بين السفن التجارية والحربية من أجل الرقيق ، وكان من أهم بنود المعاهدة في هذا الشأن البند السادس الذى أشار الى أنه « لزيادة الوثوق من منع بيع الرقيق السوادني والحبشي بالبحر الأحمر ترتضى الحكومة المصرية بأن السفن الانجليزية تجرى التفتيش والبحث والقبض عند اللزوم على أى مركب تكون متعاطية تجارة الرقيق من السودان والحبش وتسليمها لأحد مراكز الحكومة المصرية القريب من محل الواقعة أو للمركز الأوفق ، لأجل الحكم على تلك المركب بما يلزم ، وكذلك ضبط أى مركب مصرية تتحقق فيها شبهة وجود الرقيق بها للبيع أو تكون تعاطت بيع الرقيق في أثناء سفريتها ، واجراء التفتيش وضبط الرقيق يكونان في خليج عدن وفي ساحل العرب وبالجهة الشرقية من أفريقيا بمياه سواحل مصر والجهات التابعة لها ، وما يوجد من الرقيق سوداني أو حبشي بأى مركب مصرية ويضبط بمعرفة المراكب الانجليزية لدى التفتيش يبقى تحت اذن الحكومة الانجليزية وهى تتعهد باجراء ما يقتضى لحصوله على تمام الحرية ، أما المراكب وشحنتها وطقم بحريتها فيصير تسليمها لأقرب مركز من مراكز الحكومة المصرية .. واذا لم يتيسر لقبودان المركب الانجليزية تسليم ما يكون صار ضبطه من الرقيق لمحل تابع لحكومة الانجليز ، أو اذا دعت الضرورة (يتم) تسليمهم للحكومة المصرية .. وتعطيهم حريتهم وتمنحهم من الامتيازات التي تمنحها للرقيق المضبوط بمعرفة جهاتها .

كذلك تقبل الحكومة الانجليزية من جهتها بأن أى مركب انجليزية سايرة بنديرة انجليزية في البحر الأحمر أو في خليج عدن أو في ساحل بلاد العرب أو في المياه الداخلة بالقطر المصرى أو في الجهات التابعة لهم توجد متعاطية التجارة في الرقيق سوداني أو حبشي يصير تفتيشها وحجزها وضبطها بمعرفة الحكومة المصرية ، وانما المركب بشحنتها وطقم بحريتها يصير تسليمها لأقرب جهة من جهات الحكومة الانجليزية لأجل توقيع الحكم عليها ، وما يصير ضبطه من الرقيق سوداني أو حبشي تعطى لهم الحرية بمعرفة الحكومة المصرية وتبقى متولية أمره .

واذا حكم بعدم صحة الحجز أو الضبط أو اقامة الدعوى من المجلس المختص بالحكم ، فالحكومة التابعة لها المركب التي أجرت ذلك تكون ملزومة بأن تعطى تعويضا لايقا بحسب الأحوال لحكومة المركب التي صار ضبطها أو اقامة الدعوى عليها » .

وقد حدد البند السابع الجهات بأنها فى القطر المصرى الى أسوان وملحقات الحكومة المصرية بأفريقيا العليا وسواحل البحر الأحمر ، ويبدأ العمل بها بعد مضى ثلاثة أشهر من تاريخها ٤ أغسطس ١٨٧٧ ، ثم أشار تذييلها الى أنه من الآن يترتب بكل من محافظتى مصر واسـكندرية قلم مخصوص لهذا الغرض ، وأما الأقاليم الأخرى فتخضع لملاحظـة مفتش العموم (١٣٥) ٠

أما اللائحة الخديوية التى صدرت لاحقة بهذه المعاهدة فقد تضمنت فى اشاراتها ، أن المنع يكون تنفيذه كلية فى القطر المصرى الى أسوان فى مدة سبع سنوات من تاريخها وفى باقى الملحقات خلال اثنتى عشر سنة ، ويعاقب من يتجر فى الرقيق بعقوبات سجن حدها الأدنى خمسة شهور أو الأقصى خمس سنوات ، ولا يقتصر المنع على الرقيق الأسود ، وانمـا تجارة المماليك والجوارى البيض ٠

ويلاحظ أن مسالة الفترات هذه تذكرنا بالتجهيزات الخاصـة بالتسليح والمعسكرات والرقابة وغيرها التى كان يهتم التجار بتوفيرها فى سبيل تهريباتهم ٠

وفيما يتصل بالسفن ـ على الرغم من تعدد الاشارات بلفظ الراكب فى الوثيقة الأصلية ـ فانها كانت تشمل البخارية والشراعية وأشـارت اللائحة الى أن المحاكمات تتم بمعرفة مجلس ابتدائى باعتبـارها قضية جنائية طبقا لقوانين أوامر البحـرية (كالمجالس العسكرية) ونبهت على ضرورة فحص القبودانات بكل دقة حالات الركاب والاخبـار عن الرقيق متى تأكدوا من ذلك ، ويتولى ديوان الخارجية متابعـة ما يتم للابلاغ به بالاضافة الى بعض النصوص الأخرى (١٣٦) ٠

وعامـة فانه ازاء هـذا العـرض يمـكن القـول بأن الاجـراءات على المستوى الرسمى المسئول من الحكومة ومن قادة السفن المصرية كانت لاشك ضد تجارة الرقيق ، وأن السفن المصرية فى هذا المجال كانت تقوم بواجباتها الانسانية بالاضافة الى بلورة دورها هذا فى اطـار ما تنشده الدول والحكومات المختلفة ٠

---

(١٣٥) للمزيد راجع : ـ امين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص ـ ص : ١٤٨٥ ـ ١٤٨٧ ٠

ـ فيليب جلاد : مرجع سابق ، جـ ٣ ، الاسكندرية ١٨٩١ ، ص ـ ص : ١٧ ـ ١٩ ٠

ـ الوقائع المصرية : العدد ٧٣١ بتاريخ ٤ شوال ١٢٩٤ هـ/١١ أكتوبر ١٨٧٧ ٠

(١٣٦) ـ أمين سامى : المرجع السابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص ص : ١٤٨٩ ، ١٤٩٠ ٠

ـ الوقائع المصرية : المصدر السابق ٠

رابعا : دور السفن فى نقل الركاب :

كانت السفن التجارية المصرية مهيأة بتجهيزاتها لنقل الركاب بين سائر الموانىء التى تمر بها ، ولكن تبعا لما اعترى الشركة المجيدية من قصور فى العمل بين موانىء البحر المتوسط فقد كانت غالبية أنشطتها متجهة الى البحر الأحمر وكان من أهم مواسم عملها موسم الحج بالاضافة الى قيامها بنقل الركاب على قلتهم فى غير هذا الموسم ، وقد اختلف ذلك الى حد كبير فى الفترات التالية مع بداية عهد اسماعيل باشا ، وخاصة فى فترة وجود الشركة العزيزية ومن بعدها مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، تبعا لتطور محاور نشاطها فى البحرين الأحمر والمتوسط والجهات الأخرى ، وكذلك تطور أعدادها وتجهيزاتها ، وعامة فقد كانت مسألة نقل الركاب على درجة كبيرة من الأهمية فى نشاط السفن المصرية ، وذلك لارتباط غالبية هذا النقل بالعناصر الاسلامية التى كانت تفضل الابحار عليها الى الأماكن المقدسة، بالاضافة الى توفر نفس التفضيل من جانب العناصر المصرية والعثمانية للابحار لمختلف الموانىء ، ولذا نجد مثلا حجاجا قادمين من أماكن بعيدة كالهند وسنغافورة الى السويس على سفن أجنبية ، ومع ذلك يبحرون منها الى جده بالسفن المصرية وفى حالة كثرتهم كانت تبحر بهم سفن مصرية الى بلادهم (١٣٧) ، وهذا لايعنى عدم ورود حجاج على سفن الشركات الأجنبية ، لأن ذلك كان يحدث بالفعل ، ولكن حسبما عبر بعض الرحالة فى مخطوطاتهم فان تفضيل السفن المصرية كان قائما لأن أطقمها من المصريين الذين يقيمون الشعائر الاسلامية(١٣٨) ، ونضيف الى ذلك التجهيزات والخدمات التى كانت توفرها السفن لهذه النوعية من الركاب كوجود أماكن خاصة لدورات المياه وحجرات اقامة أو أماكن تصلح لتأدية مناسك الاحرام بالاضافة الى ايجادها خادمة وأماكن خاصة بالنساء مراعاة للعادات الاجتماعية ، وكذلك وجود أئمة لاقامة الصلاة وغير ذلك مما لا تراعيه السفن الأجنبية (١٣٩) ، كما كانت تعنى بمسألة راحة الحجاج فى الاقامة ببعض الموانىء التى أوجدتها الشركة العزيزية فى

---

(١٣٧) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة تراجم دفاتر ١٢٨٢ هـ (١٨٦٦/٦٥) ، حافظة نقل ركاب من السويس الى بومباى بوابور مصوع فى محرم ١٢٨٢ هـ (مايو/يونية ١٨٦٥) .

(١٣٨) محمد بيرم الخامس التونسى : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٤ ، ١٣٥ .

(١٣٩) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٣ ـ ١٨٦٥ ، وثيقة رقم ٣٦١٠٨/٦١ قرار مجلس الادارة بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) .

ـ (مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٧/٣ جـ ٢ ، رقم ٢٨١ فى ١٩ ر (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من ديوان العموم الى القروح ، ص : ١٨ .

السويس والخيام بجده ، وكذلك مسألة اتفاقها مع بعض المطوفين الأدلاء وتنشيط دور الوكلاء لدرجة استحداثها وكلاء فرعيين فى كل من المدينة المنورة ومكة المكرمة ، علاوة على توفير الأطباء والصيادلة (الاجزاجية) والاهتمام بمسألة تقديم المأكولات وغير ذلك مما يعمل على راحة الركاب ويساعد على ترغيبهم فى استخدام السفن المصرية (١٤٠) ٠

أما بالنسبة للأطر التى كانت تنظم العلاقة بين الركاب وقائد طاقم السفينة ، فقد كان من الضرورى على كل راكب تقديم (اجـازة) تصريح الصحة العمومية بخلوه من الأوبئة وجواز السفر « البسابورت » الخاص به ومرافقيه ان وجدوا واذن الجمرك وتذكرة السفر وبيان المشحونات ، ويتم اثبات ذلك فى (منافستو) خاص بالركاب فى كل سـفينة ، وقد كانت تذاكر السفر مختلفة الألوان حسب الدرجات موضع السفر (١٤١)٠

ومن خـلال مطالعة تذكرة سفر باحدى سفن الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ، فقد كان يوجد على وجهها رقم التذكرة ويوضع فى أعلاها جهتا القيام والوصـول وختم الشركة ، ويشار الى أن الأجرة بما فيها أجرة النقل من السفينة الى البر فى حالة عدم الرسو بالميناء ، ويحدد بها اسم الراكب والسفينة ورقم رحلتها (دورها) واسم قائدها وتاريخ القيام وأن الأجرة قد تم دفعها ثم امضاء وختم الوكيل الملاحى ٠

أما على الظهر فقد كانت التعليمات التى ينبغى على الراكب اتباعها وهى من عشرة بنود كما يلى :

اولا : ان يكون قد حصل على موافقـات السفر من الضبطية (المحافظة) ودار الصحة والجمرك بعد سداده الرسوم المطلوبة طبقا للنظـم والقوانين السائدة بين جهتى القيام والوصول ٠

ثانيا : أن يبرز تذكرة السفر ويقدمها للقبودان (السوارى) عند نزوله للسفينة ، ويسلمها له عند خروجه منها ٠

---

(١٤٠) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص بادارة السفن وشئون الأفراد ، الفصل الخاص بالوكلاء الملاحيين « جدة ، ينبع » ٠

ـ الوقائع المصرية : العدد ٥٤٦ بتاريخ ٧ محرم ١٢٩١ هـ/٢٤ فبراير ١٨٧٤ ٠

(١٤١) محمد بيرم الخامس التونسى : مرجع سابق ، ص : ١٣٤ ٠

ـ دار الوثائق القومية (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٥ رقم ٣٦٢ بتاريخ ٧ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص ـ ص : ٢٢٨ ـ ٢٣١ ٠

ثالثا : أن يحضر الى السفينة بعفشه قبل الوقت المعين للقيام بمدة ساعة ، واذا تأخر عن ذلك وقامت السفينة فليس له حق فى المطالبة بأى شيء ، وانما يمكنه السفر بالسفينة التالية بدون رد الأجرة ، واذا حدث تأخير فى قيام السفينة ، فليس لأحد حق فى المطالبة بأية تعويضات أو بدلات ضرر من التأخير .

رابعا : يحظر على أى راكب حمل أموال مهربة أو بريد علانية أو بالاخفاء فى العفش ، ونفس الشيء بالنسبة لتهريب الأشياء التمينة والمجوهرات والتحف ، وكل من يخالف ذلك يتعرض للعقوبات وتؤخذ الأجرة مضاعفة ، ونفس الشيء فى حالة حملهم أشياء لم يثبتوها فى بيانات مشحوناتهم المصرح بها .

خامسا : العفش المرخص به لكل راكب بالدرجة الأولى خمسة قناطير ، وبالدرجة الثانية ثلاثة ، وبالثالثة قنطاران ، وما زاد عن ذلك يدفع عليه نولون « ١٤ قرش ديوانى » لكل قنطار .

سادسا : أن يدفع عن الصغار الذين تقل أعمارهم عن ١٢ سنة نصف أجرة الدرجة التى ينزلون بها وتكون بياناتهم مع من يرافقونهم ، أما الأطفال أقل من ثلاث سنوات فلا تؤخذ عليهم أجرة .

سابعا : أكل الركاب من طرفهم ، ومن أراد غير ذلك فيكون من طرف « البقال » المتعهد ، ويدفع الأثمان حسب تعريفة الأثمان الموجودة بالسفينة .

ثامنا : لاتضمن الشركة ضياع العفش الا ما تم تسليمه للوكيل واثبته فى بوليسة الشحن ، ولا تضمن ضياع النقود والحلى التى لايتم اثباتها وتسليمها للضابط المسئول عن ذلك بالسفينة ، وقد كان مصرحا للمسافر بالدرجة الأولى (كل تذكرة) بنقدية لاتزيد عن « ٥٠٠ ريال » ، والثانية ٤٠٠ ، والثالثة ٢٠٠ ، وأما الحجاج حتى ألف ريال ، وما زاد عن هذه المقادير يدفع عليه أجرة ١٪ اذا أخبر عنه ، واذا أخفاه وتم اكتشافه يؤخذ منه ٢٪ من القيمة .

تاسعا : يمنع كلية على أى راكب حمل الأسلحة النارية والجارحة والبارود والرصاص ، ومن كان مصرحا له بذلك ، فيقوم بتسليم الموجود معه للسوارى حال نزوله بالسفينة ويرد له عند خروجه .

عاشرا : على كل راكب اتباع النظم والتعليمات داخل السفينة ، والتى

يتم وضعها بالكمرة الكبيرة والصارى وتتم معاقبة من يخالفها (١٤٢) ٠

وتجدر الاشارة الى أن هذه النظم كانت تفرق بين مسألة نقل النقود الذهبية والفضية التى كانت بمعزل عن الركاب وكانت يحصل نولونها بواقع ½٪ من القيمة دون النظر للمسافة ، وبين التى يحملها الراكب التى وردت فى هذه البنود ، ونفس الشيء للبضائع ذات القيمة الثمينة التى كان نولونها ¼٪ من القيمة ، وهى التى سبق الاشارة اليها فى نقل التجارة ، ولم تختلف عما كان سائدا فى الشركة المجيدية عن المصرح به فى نقل العفش لكل راكب سوى فى تحصيل نولون ١٤ قرشا عن كل قنطار زيادة بدلا مما كان قبل ذلك ١٠ قروش فى المجيدية (١٤٣) ٠

وقد كانت المحظورات السابق ذكرها تسرى حتى بالنسبة للعساكر الميرى الذين يتم سفرهم فى صحبة المحمل أثناء فريضة الحج فيتم تسيلمهم الأسلحة النارية أو الجارحة والذخائر الى السوارى وترد لهم عند نزولهم، وكان يبلغ ذلك الى أمير الحج (١٤٤) ٠

وبالنسبة لمسألة المأكولات والمشروبات ، فقد وجدت اشارات لمختصين بتجهيزها وتقديمها فى سفن المجيدية (١٤٥) ، ثم توالت بعد ذلك طيلة فترة البحث ، غير أنها اكتسبت شيئا من الاهتمام والتطوير فى الشركة العزيزية ، حيث كانت الشركة تتعاقد مع متعهدين تتفق معهم على تقديم وجبات وأصناف معينة تحت اشراف (حكيم) طبيب السفينة ، وكان من بين هؤلاء « الخواجه اسكوفيه » فى المجيدية ، وفى العزيزية كل من « الخواجه فرانسو فور تونى والخواجه يوسف بنتالينى » ، وكان يتم الاتفاق معهم سنويا ويفسخ العقد فى حالة وجود مخالفات أو شكاوى، وقد نفذت ذلك ففسخت التعاقد مع الاثنين الأولين ٠

---

(١٤٢) دار الوثائق القومية (خدمات ـ عزيزية) : محفظة الوابورات ٦٥ ـ ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٦ محرم ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٦) ، تذكرة ركاب درجة ثالثة بوابورات البحر الأحمر ٠

(١٤٣) ـ (مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ ابريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٢٧١ ٠

(١٤٤) ـ : سجل م/٦/٣/١ ، رقم ٥٩ بتاريخ ١ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٦ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٤٤٢ ٠

(١٤٥) ـ : سجل م/٦/١/٣ ، رقم ٤١ فى ٢١ جا (جمادى آخر) ١٨٧٨ (ديسمبر ١٨٦١) من وكيل السويس الى المدير ، ص : ١٦ ٠

وقد اتبعت العزيزية فى نظمها تحديد مقابل مادى للمأكولات فى كل من الدرجتين الأولى والثانية ، وقد تراوح فى الأولى بين ٨ : ١٠ قروش يوميا ، وفى الثانية بين ٦ ـ ٨ قروش يوميا أيضا ، وبالنسبة للأطفال أقل من ١٢ سنة فقد كان ٥ قروش ، ٤ قروش للثانية ، وفى بعض الوثائق كان يشار لهذه العملة بالفرنك بدلا من القرش .

أما ركاب الدرجة الثالثة فلم يكن بوسعهم النزول الى الأماكن المخصصة لتناول مأكولات كل درجة ، وانما كان يتم حصولهم على مايريدونه من المتعهد ويدفعون ثمنه حسب الأسعار المعلنة داخل السفينة ويبدو أنه كان يتم تحصيل قيمة التذكرة بما فيها المأكولات لتذكرة الدرجة الأولى والثانية ولم يكن يتم بالنسبة للثالثة .

وكان يتم تقديم المأكولات والمشروبات أربع مرات يوميا ، فى الثامنة صباحا الافطار ، العاشرة صباحا (أفرنجى) ويقال عليه الغداء ، والساعة ٤ (أفرنكى) مساء للعشاء ، وفى الساعة الثامنة مساء (أفرنكى) وجبة خفيفة .

ويلاحظ من الأصناف المقدمة ، أن الافطار والوجبة المسائية الخفيفة ، كانت عبارة عن مشروبات ساخنة وبسكويت وبعض الفاكهة أو الموالح بينما تقدم أصناف المأكولات الدسمة كاللحوم والفراخ والأرز والمكرونة والأسماك والكباب وغير ذلك فى الوجبتين الأخريين ، قد كان هناك تفاوت فى الكميات المقدمة من كل صنف تبعا لكل درجة (١٤٦) .

وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى أن البحرية التجارية المصرية تعاقدت بالاضافة الى الخواجات السابقين ـ مع موردين للخبز واللحوم فى بعض الموانىء ، وكانت مهام بعض وكلائها تمتد للاشراف على تلبية مثل هذه الاحتياجات ، ونشطوا من خلال ذلك التعاون بين السفن والانتاج المحلى فى تلك الموانىء ، فكان ممن يوردون اللحوم للشركة المجيدية الشيخ محمد عبد المولى شيخ طائفة الجزارين بالسويس ، وممن يوردون الخبز « البقسماط والقرصة » محمد موسى شيخ المزاودية ، وفى جده كان مورد الخبز لسفن العزيزية محمد داود الحلوانى شيخ الخبازين بها ، وأما اللحوم فكان يوردها الحاج عبد الله عمر شيخ الجزارين ، وفى

---

(١٤٦) ـ : سجل م/٦/١/٨ بتاريخ ١٧ يونيو ١٨٦٠ ، من مدير المجيدية الى الخواجة اسكوفيه ، ص : ١٣ .

ـ (عزيزية) : ـ محفظة قرارات مجلس الادارة ، قرار نمرة ٦٣ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) ، ـ محفظة الوابورات ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) بيان مأكولات السواحين بوابورات القومبانية .

سواكن كان يورد اللحوم لسفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية محمد رشيد الجزار (١٤٧) ، ولما واجهت الادارة المصرية فى سواكن مشكلة عجز الخبز اللازم للجنود ، رأت الحكومة انشاء مخابز بها وأرسلت الى وكيل الشركة العزيزية بجدة تطلب منه البحث عن خبازين يمكنهم تشغيل مخبز فى سواكن (١٤٨) ، بالاضافة الى ذلك كان يتم تدبير بعض تلك الاحتياجات من مصر ٠

وكان من شأن توفير الأصناف التى يفضلها الركاب فى مأكولاتهم أو مشروباتهم ، ترغيبهم فى استخدام السفن المصرية ٠

أما بالنسبة لفئات الركاب فقد كانت تشمل مختلف النوعيات والجنسيات ، سواء كانوا من التجار أو الحجاج أو الموظفين أو السياح ثم العاديين ، وكانت تنضوى فى هذه الفئات عناصر من كبار الذوات والأعيان والشيوخ والرجال والنساء والأطفال ، وتبعا للمسافات كانت تقدر الأجرة ، وتبعا لامكانات ورغبة كل راكب كانت تحدد الدرجة ، وفى بعض الأحيان كانت هناك سفريات تتطلب حجز درجة بأكملها أو سفينة لأحد السفراء وحاشيته أو بعض الذوات من العائلة الخديوية ومن فى عدادهم من البلاط العثمانى ، وهؤلاء خلاف نقل الميرى الذى نفرد له عنصرا خاصا بما فيه المحمل نظرا لوجود نظام خاص بالتعامل بين الميرى والبحرية التجارية ٠

وعامة فقد كان محرما على السفن نقل المجرمين أو المحظور سفرهم بأمر الحكومة ، وكان المجلس الخصوصى قد أقر فى جمادى الثانى

---

(١٤٧) ـ (مجيدية) : ـ سجل م/٦/٣/٣ ، نمرة ٣٦٩ بتاريخ ١٢ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (اغسطس ١٨٦١) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٣٠٤ ، ـ سجل م/٦/١/٣ رقم ١٤٧ فى ١٩ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) من المدير الى وكيل السويس ، ص : ٥٣ ٠

ـ (عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية ، ملف محرم ـ ذى الحجة ١٢٨٣ هـ ، وثيقة بتاريخ غرة ر ا (ربيع أول) ١٢٨٣ هـ (١٤ يولية ١٨٦٦) تعهد من الشيخ محمد داود الحلوانى شيخ الخبازين بجدة ٠

ـ (مصلحة الوابورات) : سجل م/١/٣/٢٧ ، رقم ١٨ فى ١٨ و (ذى الحجة) ١٢٩٥ هـ (ديسمبر ١٨٧٧) من توكيل جدة الى ديوان العموم ، ص : ٥١ ، ـ سجل م/١/٣/٣٨ جـ ٣ رقم ١١٤٨ بتاريخ ٥ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (اغسطس ١٨٧٨) من توكيل السويس الى العموم ، ص : ١٧٠ ٠

(١٤٨) سعد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٢ ، ١٣٣ ٠

١٢٧٥ هـ (يناير ١٨٥٩) « أنه منعا لدخول الأشرار الهاربين والخطرين وغير المرغوب فى دخولهم الى البلاد ، يعاد من حيث أتى كل من كانت تذكرته مشكوك فيها واشتبه فى شخصه ، وأما الذين ضاعت تذاكرهم ، أو سهى عليهم التأشير عليها بدخول البلاد وثبت بعد التحقيق أنهم من ذوى الأخلاق الحميدة ، فيسمح لهم بدخول البـلاد بعد أخذ الضـــمانة عليهم ، فالمسلم يضمنه أحد الوجهاء والمسيحى رئيس طائفته ، واليهودى حاخامه ، والعامل شيخ حرفته على أن يظلوا تحت مراقبة الضبطية الى أن تتبين حقيقتهم ، أما الذين يقدمون بدون تذاكر - من غير هذا الفريق - فاذا كانوا عثمانيين أعيدوا حالا من حيث أتوا ، واذا كانوا أجانب سلموا الى قنصلياتهم فاذا ما قبلوهم كان بهـا ، والا أعيـدوا هم أيضـــا أسوة بالعثمانيين .. » (١٤٩) .

وتجدر الاشارة الى أن هذه النصوص قد وضعت فى أعقاب وجود بعض المحتالين الأجانب الذين تورطت فى نقلهم السفينة السعيدية احدى سفن الشركة المجيدية من الاسكندرية الى بيروت فى يونية ١٨٥٨ ، وكانت الواقعة أن أحد التجار الفرنسيين ويدعى « استلشر » ومعه تاجر بروسى يدعى « رينليج » قد احتالا على بعض الأشخاص وأخذوا منهم مبالغ كبيرة لدواعى تجارية ثم تركا جوازى سفرهما فى قنصليتهما واحتـــالا على شخصين آخرين فأخذا تذاكرهما وفرا بهما الى الشام بالسفينة المذكورة ، وتصادف أن كان يعرفهما أحد الرعايا الانجليز المقيمين فى مصر فسافر الى بيروت وتمكن من القبض عليهما بمعاونة السلطات المحلية هناك ، وأعيدا الى الاســكندرية حيث أودع الفرنسى فى الســـجن ، وسلم البروسى الى قنصليته بنـــاء على طلبهـــا وسجن لديها ، وتولت الضبطية التحقيق معهما (١٥٠) .

واذا كانت هذه الاشارة تجســـد بالفعـل وجود محتالين من بين الآجانب ، أدخلوا عـلى الأقل بين المســافرين بالسفن المصرية مثـل هــذه النوعية من المخالفات (*) ، فان هذا يؤكد وجود الدور الأمنى الذى كان

---

(١٤٩) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محفظة ٢٢ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ٤٢٩ بتاريخ ١٨ جمادى الثانية ١٢٧٥ هـ (يناير ١٨٥٩) من اسماعيل عاصم ناظر الداخلية الى المعية .

(١٥٠) - : محفظة ٢٠ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ٣ بتاريخ غرة ذى القعدة ١٢٧٤ هـ (يونية ١٨٥٨) من محافظ الاسكندرية (خورشيد) الى ديوان المعية .

(*) لم يختلف قولنا هذا عما أورده بعض الكتاب الأجانب ومنهم لاندز الذى ذكر « مع دخول محاسن ومساوىء التمدن الغربى فى مصر ، دخلت أفضل وأسوأ عناصر أوربا .. » - دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٧٩ .

ينبغي على السفن مراعاته ، وهذا ما جعل الحكومة تقوم بعد ذلك بارسال كشوف بأسماء أو أوصاف المجرمين وغير المرغوب سفرهم من مصر أو ملحقاتها الى ادارة البحرية التجارية لابلاغها الى قادة سفنها ووكلائها وكان من هذه النوعية مثلا شخص يدعى « على كاشف بن سليمان كاشف داوود الذى كان ضمن المعاونين فى مديرية كردفان ورفت من الخدمة لارتكابه جنايات مختلفة » (١٥١) .

ولم توضح النصوص السابقة كيفية تحصيل أجرة المطلوب اعادتهم أو ابعادهم فى عهد سعيد باشا ولكن أوضح ذلك أمر كريم من اسماعيل باشا ، حيث أشار الى أن أجرتهم تدفع كاملة من الحكومة ونفس الشيء تتحمله الحكومة بالنسبة للفقراء الأجانب من أهل العلم الذين يريدون السفر الى بلادهم ــ على حد تعبير الوثيقة (١٥٢) .

وتجدر الاشارة الى أن القناصل كانوا يقومون بتحرير مكاتبات بخصوص فقرائهم وارسالها الى البحرية التجارية المصرية فان أفلحت محاولاتهم واستجابت لطلباتهم اكتفوا بذلك ، وان لم تستجب الادارة كانوا يخاطبون المعية حيث الباشا الكريم ، ومن أمثلة ذلك مخاطبة قنصل فرنسا للشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية عن طلبه اعفاء أربعة أنفار ذكور وامرأة أمريكيين كانوا فى سفينة أمريكية أصيبت بحادث فى جده ، ووافقت الشركة على طلبه الذى دعمه بتزكية الخواجه سكاكينى ، وتم احضارهم مجانا من جده الى السويس ، وكان المتبع تحصيل ½ أجرة عن أمثال هؤلاء فى الشركات الأجنبية (١٥٣) ، كما كانت توجد بعض الاعفاءات المتبادلة بين السفن المصرية والأجنبية لبعض الركاب (١٥٤) ، كذلك كان يتم سفر فقراء الحجاج على نفقة الميرى أو بنصف أجرة ، ونفس الشيء بالنسبة للدراويش ، ولكن امتنعت الشركة العزيزية عن ذلك اعتبارا من صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) ابان سوء

---

(١٥١) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية ٦٧ ــ ١٨٦٩ ، وثيقة بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) كشف مرسل الى القومبانية العزيزية من الداخلية .

(١٥٢) ـــــ (ديوان معية) : دفتر ١٩٠٢ أوامر ، أمر كريم رقم ٣٤ بتاريخ ٢١ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) الى محافظ اسكندرية ، ص : ١١٥ .

(١٥٣) نفسه ، (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، قرار جمعية مؤسسين القومبانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ (يناير ١٨٦٤) .

(١٥٤) ــ (مجيدية) : سجل م/١/٣/٦ ، بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٧ هـ (أبريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى وكيلها بجدة بخصوص الموافقة على اعفاء ٢٢ نفر بحرية .

حالتها المالية ، وقررت عدم الاستثناء وتحصيل النولون كاملا (١٥٥) ٠

أى أن المسألة لم تكن عملية تحصيل نولون وسفر ، وانما كانت توجد بعض الحالات الانسانية التى يعفى ذووها من الأجرة كلية أو جزئيا سواء بقرار الادارة أو الخديوى مباشرة ، ولاشك فقد كان لذلك تأثيره على نسبة الايرادات ، ولكن يبدو أن العوامل الانسانية كانت تتغلب فى حالة وجود فائض ايرادات ، وعامة فقد كان نقل هؤلاء يشغل نسبة ضئيلة من اجمالى الركاب التى كانت تصل أعدادهم الى ٨٥٠ فردا فى بعض السفن ٠

أما بالنسبة لقيمة الأجرة فقد وجدت بعض فئاتهـــا ومنهـــا : من السويس الى جـده ، ١٢١٠ قروش (ديوان) درجـة أولى ، ٥١٠ قروش درجة ثانية ، ٣١٠ قروش درجة ثالثة ، ومن ينبع الى السويس ١١٧٠ قرشا للأولى ٥٥٠ قرشا للثانية ، ٤٠٠ قرشا للثالثة (١٥٦) ، وبالنسبة للأجرة بين الاسكندرية والآستانة ، فقد كانت ٨٩٠ قرشا للدرجة الأولى ، ٢٨٠ قرشـــا بالكويرتة (درجـة ثالثة) ولم توضح الوثيقـة أجرة الدرجـة الثانية (١٥٧) ، ونفس الشيء بالنسبة للأجرة من السويس الى سواكن الأولى ١٣٦٠ قرشا والثالثة ٣٥٠ قرشا (١٥٨) ، أما نقل الجنود والجهادية فقد كان بنصف الأجرة ٠

وقد وجدت اشارات مختلفة لنقل السفن المصرية ركابا من السويس وجده الى بومباى أثناء ابحارها للاصلاح ، والعودة بآخـــرين وهكذا بين مختلف الموانىء وخاصة التى كانت تمر عليها بانتظام فى خطوط السير ، وان كان لم يشر فى غالبيتها لقيمة النولون (١٥٩) ٠

= انكليزية من النولون وذلك لتبرع حكومة بومباى باصلاح السفينة حجاز فى ترسانتها ، ص : ١٦٣ ٠

(١٥٥) ــ (عزيزية) : المحفظة الأولى ، صورة قرار جمعية القومبانية نمرة ٦ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (٣١ مايو ١٨٦٨) ٠

(١٥٦) ــ (مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ رقم ٤٨ فى ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (أبريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٢٧١ ٠

(١٥٧) ــ : محفظة رقم ٢٥ مجيدية ، وثيقة رقم ١٥٤٤ بتاريخ ١٣ مارس ١٨٥٩ ، قايمة ايرادات ومصروفات وابور السعيدية حسبما ورد للاستانة ٠

(١٥٨) ــ : سجل م/٦/٣/١ ، رقم ٣٩٤ بتاريخ ١٤ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٥ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤٣٣ ٠

(١٥٩) ــ (عزيزية) : محفظة تراجم دفاتر ، ملف ٣ محرم ١٢٨٢ هـ (مايو ١٨٦٥) حافظة السراكن التى تجرى استلامها من الركاب سفر سفين وابوز مصبوع الى بومباى ...

ومن النظم التى اســـتحدثتها ادارة البحرية التجارية المصرية فى التعامل مع الركاب ــ وخاصة فى عهد الشركة العزيزية ــ للتغلب على حالة الكساد التى اعترت النشاط البحرى بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية تخفيض نولوناتها بنحو ٢٥٪ عما كان فى الشركات المنافســـة وخاصة اللويد النمساوية فى البحر المتوسط كذلك فى حالة تواجد جملة أشخاص أكثر من ٥٠ فردا فهؤلاء يمكن نقلهم بتخفيض يصل الى نحو ٢٥٪ أخرى ، ولكن دون اجراء أية تخفيضات فى المقابل الذى يتم دفعه للمأكولات حسب كل درجة ، وقد تم ذلك بينها وبين جمعيات سياحية وفرق فنية متنقلة بين مصر وبلاد الشام (١٦٠) ٠

بالاضافة الى ذلك فقد وجد نظام تذكرة الذهاب والاياب معـــا ، وهذه كان يتم دفع قيمتها مقدما ويتمتع صاحبها بخصم ١٠٪ من قيمتهـا وتسرى صلاحيتها لمدة شهر ولا يحق العودة بها بعد ذلك (١٦١) ، كما استحدث نظام التذاكر بين موانىء البحر المتوسط والأحمر بما فيها أجرة السكك الحديدية داخل مصر قبل افتتاح قناة السويس ، وكانت تتولى ادارة البحرية التجارية محاسبة ادارة السكك الحديدية عن ركابها ، فكانت تعطى للراكب التذكرة مرة واحدة بدلا من الحالة الأولى التى كان يرد فيها بتذكرة من الموانىء العثمانية الى الاسكندرية مثلا ، ثم ينتقل للسويس حيث يتجه بتذكرة منها الى جده وهكذا ، فأصبحت التذكرة الجديدة من الميناء الى جده مثلا ، فهو يصل الاســـكندرية فتنقله العزيزية بالسكك الى السويس ومنها الى جده (١٦٢) ولا شـــك فقد كان ذلك تطورا فى خدمة الركاب ٠

ومن المهام الخاصة التى كانت تبحـر فيها السفن لحســاب الركاب « الرحلات السياحية » ، حيث كانت تقوم بأجرة مخصوصة بهم ، من ذلك قيـام الباخرة « المحلة » فى شهر رمضان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) وهى تحمل ١٦٥ سائحا متجهين الى أنقونة ، فأبحرت من الاسكندرية فى ٢٢ رمضان ١٢٨٢ هـ (٩ فبراير ١٨٦٦) فوصلت أنقونة بعد ستة أيام فى ٢٨ رمضان ١٢٨٢ هـ (١٥ فبراير ١٨٦٦) ، وتشير الوثيقة الى أن قنصل الدولة العثمانية ومحافظ مدينة انقـونة حضرا لتحية الســياح ، وكانا

---

(١٦٠) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، قرار قومسيون الادارة نمرة ٤٦/٦٤ بتاريخ ٨ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (أغسطس ١٨٦٩) ٠

(١٦١) ــ : المحفظة الأولى ، صورة قرار صادر من قوميته القومبانية العزيزية نمرة ٦٦/٩ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (٣١ مايو ١٨٦٨) ٠

(١٦٢) ــ : محفظة قرارات مجلس الادارة ، قرار رقم ٢٢/٨ بتاريخ الأحد غرة شعبان ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) ٠

يوفران لهم ضابطا لتأمين تحركاتهم ، وكان يتم اخطار المعية بهذه الرحلات قبل قيامها ، مثلما كان يتم اخطارها بعد العودة (١٦٣) ، كما كانت توجد سياحات أخرى الى آزمير والاستانة والشام وغيرها .

ولم تكن السفن التجارية بعيدة بطبيعة الحال عن احتفالات قناة السويس ومسألة نقل الفنانين والممثلين الذين شاركوا فيها ، وكان قد تم تسيير بعض سفنها الى موانيء ايطاليا والنمسا ابان رحلة الخديوى الى أوربا ، ولما لم تحقق فيها ايرادات كافية ، تقرر الغاء خطوط سيرها الى هذه الجهات ، ولكن تأجل الالغاء لحين الانتهاء من نقل الفنانين الى الاسكندرية في أعقاب اتفاق مندوب من الشركة العزيزية مع درانيت بك مدير الأوبرا الخديوية (١٦٤) .

ولا شك فقد كان عمل هذه السفن ميسرا لحركة الانتقال بين مصر والموانيء الأخرى ، وكان باعثا على تشجيع سياحة المصريين بالخارج بعد أن كان خروجهم لظروف العمل أو الدراسة فقط ، مثلما كان منشطا على اعتياد استخدام السفن بدلا من الطرق البرية الى الحج بوعورة مسالكها وقسوة طقسها ، وعملت على ايجاد علاقة الركاب ببعضهم البعض ونفس الشيء فى تهيئتها انتقال التجار وغيرهم ، ولذا تسجل وثائق البحرية التجارية اشارات متعددة الى ذوات وتجار وكبار موظفين وغيرهم ممن كانوا يسافرون بسفنها ومن الأسماء التي جاءت فى هذا الصدد السيد هاشم يوسف سر تجار السويس الذى كان يستقبل تجار جاوه وينظم مسألة نقلهم من السويس الى جده والعكس عن طريق السفن المصرية ، وقد تواجد لديه فى بعض الأحيان قرابة ٣٠٠ حاج (١٦٥) ، والتاجر الحاج السيد حسن بن أحمد الغطاس من أهل سنغافورة الذى كان يتم عن طريقه نقل حجاج جاوه وسنغافورة بالسفن الخديوية من جده الى السويس (١٦٦) ، فضلا عن الشيخ أحمد عبد الواحد المشاط سر تجار جده الذى كان من

---

(١٦٣) ــ (ديوان معية) : محفظة ٣٧ معية تركي ، ترجمة مكاتبة نمرة ١٢٢ بتاريخ ١٤ شوال ١٢٨٢ هـ (٣ مارس ١٨٦٦) من حسين شيرين ناظر عموم العزيزية الى كاتب ديوان خديوى .

(١٦٤) ــ (خدمات ــ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، قرار رقم ٦ج بتاريخ ٨ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (اغسطس ١٨٦٩) .

(١٦٥) ــ مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/١/٣/٢٨ جـ ٣ ، رقم ١٣٢٧ بتاريخ ٨ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨) من توكيل السويس الى ديوان عموم المصلحة ، ص : ٨٣ .

(١٦٦) ــ : سجل م/١/٣/٣٠ رقم ٨١ بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٧٩ ، من توكيل الوابورات بجدة الى ديوان العموم ، ص : ٩٨ .

مساهمى الشركة العزيزية ، وعمل لبعض الوقت وكيلا ملاحيا فى جده لحساب المجيدية والعزيزية ، وكان معروفا عنه كثرة تجاراته وحسن علاقاته بالحجاج من مختلف الجنسيات ، والحاج محمد الحبابى التاجر بمصر وكانت له أعمال متعددة فى سواكن (١٦٧) ، وفى سواكن ذاتها كان الشناوى بك عميد تجارها والشيخ عبد الله باحيدر (١٦٨) ، ومن أفراد عائلات التجار آل العقاد السيد أحمد العقاد ، موسى العقاد ، وآل أبو عمورى ، وكانوا أيضا من مساهمى العزيزية ، وان كان قد أشار البعض لتورطهم فى تجارة الرقيق (١٦٩) ·

ولقد شهدت السفن حركة انتقال التجار وشركائهم بين ركابها ومنهم الحاج عبد الرحمن الحبابى التاجر بمصر وشريكاه الحاج عبد الحافظ براده والحاج محمد براده بجده مثلما كانت تشهد انتقالات وتجارات الخواجات نقولا ميخائيل بالسويس ، جرجس الزهر بالسويس أيضا ، الخواجة زكالى بالاسكندرية ، الحاج عمر آغا ارناؤوط بمصر ومنها أيضا الخواجات اخوان سكاكينى ، وأوبنهايم بين الاسكندرية والاستانة ، محمود الطرابزنلى بين جده والأستانة وغيرهم كثيرون (١٧٠) ، وما هذه الأسماء الا على سبيل المثال لما أسهمت به السفن فى حركة تنشيط التجار والركاب ، وتضاف هذه الأمثلة الى من سبق الاشارة لهم من أرباب الفن والسياح بالاضافة الى الحجاج ورجال العلم والركاب العاديين ، ويرجح أنه لمواكبة رواج مثل هذه الحركة وتوخيا لراحة الركاب ، أقدمت البحرية التجارية على انشاء بعض الوكالات والأماكن التى يمكن الاقامة بها عند انتظار السفن وخاصة فى توكيلات السويس والاسكندرية وجده ·

على أن أمر انتقال الركاب لم يكن يخلو من حدوث بعض الخلافات فيما بينهم ، أو بينهم وبين بعض الوكلاء أو قادة السفن ، ففى حالة تبديل السفينة بأخرى من الشركة ذاتها وبنفس التذاكر دون تأخير كبير لم تكن تحدث خلافات ذات شأن ، من ذلك مثلا ، كان مقررا سفر وفد أجنبى يضم

---

(١٦٧) ــــــ (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ رقم ٣٣٤ بتاريخ ٢٧ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٩ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى الحاج محمد الحبابى ، ص : ٣٠٠ ·

(١٦٨) سعد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٥٥ ، ١٥٧ ·

(١٦٩) د· محمد فؤاد شكرى : الحكم المصرى فى السودان ، ١٩٤٧ ، ص ص : ١٦٧ ، ١٦٨ ·

(١٧٠) دار الوثائق القومية (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/١/٨ ، رقم ١٨ بتاريخ ١٤ ر (ربيع الثانى) ١٢٧٧ هـ (٣١ أكتوبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بجدة ص : ١٤٩ ، رقم ٣١٨ بتاريخ ٢٣ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى جناب المحتشم الحاج محمد الحبابى تاجر بالمحروسة ، ص ، ص : ٢٧٩ ، ٢٨٠ ·

بعض المستكشفين ورجال العلم منهم « البارون دى هوجلين ، الدكتور ستورتر ، توماس بترلباش ، هانيبال ، جر هاروس شتوبرت وآخرين » وذلك للأقطار الحبشية ، وكان مقررا سفرهم من السويس الى سواكن فى ذى القعدة ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) على السفينة جده ، ولكن تقرر قيام تلك السفينة لنقل سفير دولة ايران الى جده ، ومن ثم قامت الشركة بنقل الأجانب بسفينة أخرى الى جده ومن هناك يتجهون بالسفينة الأولى « جده » حيث خط سيرها الى سواكن ، ولم يبدر منهم سوى بعض الاعتراض ، الذى أمكن حله تبعا لكون ذلك من حق الشركة (١٧١) ٠

وتجدر الاشارة الى أنه فى مثل هذه الحالات التى يبحر فيها أحد السفراء أو الوزراء (النظار) ، كان يتم تخصيص سفينة له ولحاشيته فقط ، وترفع السفينة مدة الرحلة (بنديرة) شارة أو علم دولته ، وذلك للاعلام بوجود مسئول بهذا المستوى ، وتخطر بذلك السلطات لتحيته ، وقد بدت مبادرة طيبة من هذا السفير « مختار خان » حيث انه سمح بركوب الحجاج الايرانيين المتواجدين بالسويس برفقته ، وعلى حد تعبير الوثيقة « حتى لايحرم السفينة من الايرادات » ، وفى هذه الحالة كان يتم حصر جميع الركاب فى كشوف يتم تسليمها له موضحا بها درجاتهم ، وكانت تخطر شهبندرية ايران بمصر حتى يتم دفع الأجرة (١٧٢) ٠

وعلى النقيض من ذلك فقد حدثت ذات مرة مشاجرات بين الحجاج الايرانيين « والداغستان » بسبب الاختلاف حول أماكن العفش الخاص بكل منهم ، وأمكن حلها بمساعدة محافظ السويس وقنصل (العجم) ايران وقنصل (الموسكو) ، واعتبر ذلك الخلاف فيما بين الركاب وليس بينهم وبين الشركة المجيدية ، وتولى القائد مسئولية ترتيب الأماكن (١٧٣)٠

وقد أشارت وثائق الشركة ذاتها الى حدوث خلافات بين سوارى وبعض الرعايا الايرانيين ومنهم شخصان يدعى أحدهما « ميرزا على خان » والثانى « رجب على خان » بسبب جلوسها فى أماكن تفوق التذاكر الموجودة لدى كل منهما ، وقام السوارى بتحصيل الفرق المالى منهما ، ولكنهما صعدا الأمر الى باش شهبندرية ايران بمصر (قنصل عام) ومنه الى نظارة

---

(١٧١) ــ : سجل م/١/٣/٦ . رقم ٣٩٤ بتاريخ ١٤ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٥ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤٣٣ ٠

(١٧٢) نفسه ، رقم ٢٩٤ بتاريخ ١٨ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٩ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى الوكيل السويس ، ص : ٤٦٢ ٠

(١٧٣) ــ : نمرة ٢٩٥ بتاريخ ١١ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٢ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤٠٦ ٠

الخارجيــة ، ثم أجرت الشركة تحقيقـا برأ سوارى السفينة ، واعترض القنصل الايرانى على ذلك بسبب أن التحقيق تم بدون حضوره أو أحد من طرفه وهدد برفع الأمر لدى الجناب العالى ، وان كانت قد تمت ترضيته من ذو الفقار باشا ناظر ديوان الخارجية ، وقيامه بعرض الأمر نيابة عنه لدى محمد سعيد باشا (١٧٤) .

وهذا يوضح أن مسألة نقل الركاب لم تكن بالشيء اليسـير ، وانما كانت تتطلب من قادة السفن والوكلاء حسن القدرة على التصرف وحـل الخلافات ، أو بالأحرى قدرتهم على ايجاد جو من العلاقات الطيبة مع الركاب، ويرجح أن مثل هذه الأمور وغيرها ، هى التي جعلت البحرية التجـارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، تقوم بتعيين محامين عنهـا لدى الجهات المختصـة .

أما بالنسبة لاحصاءات الركاب الذين قامت بنقلهـم السفن المصرية على حدة ، فان ذلك تعترضه بعض الصعوبات ، اذ على الرغـم من ذكرنا أعداد الركاب الواردين والراحلين فى سـنوات البحث لبعض الموانىء ، أو اجماليها لبعض السنوات ، وذلك حين تحدثنا عن ظروف قيام النشاط البحرى ، الا أن عدم تحديد أعداد الركاب التى نقلتها سفن كل جنسية فى مصادر احصاءاتها الأصلية ، يجعل الباحث يتحفظ فى هذا الصـدد ، وما يمكن أن يكون مؤشرا لتطور اسهام السفن المصرية فى نقـل الركاب عدة أسانيد هى :

أولا : كان يوجد تطور فى حركة الركاب بصفة عامة طيلة فترة البحث ، وبالتـالى فقـد كان هنـاك تلازم بين هـذا التطور وتطور أعـداد السفن (١٧٥) .

ثانيا : من خلال احصاء أورده أميتشى عن حركة الواردين والراحلين بحرا وبرا بين مصـر والخـارج عن الفترة من ٧٣ ــ ١٨٧٧ فقـد كان

---

(١٧٤) ــ : سجل م/٦/١/٨ ، رقم ٦ بتاريخ ٢٤ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ (مايو ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٦ ، ــ رقم ١٧ بتاريخ ٢ جا (جمادى الثانى) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى ناظر الخارجية ، ص : ١٦ .

ــ (ديوان معية) : محفظة ١٧ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٢١٤٣٦ (نمرة ١٦) ، بتاريخ ٢٥ رجب ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من على ذو الفقار باشا ناظر ديوان الخارجية الى الجناب العالى .

(١٧٥) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول « ظروف قيام النشاط » .

القــادمون ٢١٧٠٩١٠ ، منهم بطريق البحــر ٢١٣٤٨٦٥ وبالطرق البرية ٣٦٠٤٥ ، وأما الخارجون منهــا فقد كانوا ٢١٥١٦٦٩ ، منهم بحرا ٢١١٦٢٨٤ وبرا ٣٥٣٨٥ (١٧٦) .

واذا كانت هذه الاحصاءات تثبت أن مصر كانت عامل جذب وذلك لزيادة عدد القادمين عن الخارجين منها بنحو ١٩٢٤١ منهم ١٨٥٨١ قدموا بالسفن ، ٦٦٠ قدموا برا ، الا أن ما يهمنا هو أنه تبعــا لهذه المؤشرات الاحصائية ، كانت السفن هي العامل الهام الحاسم في حركة الانتقالات البشرية بين مصر والخارج ، وبدرجة تفوقت كثيرا عن الطــرق البرية ، حيث كانت نسبة القادمين بحرا ٩٨ر٣٤٠٪ بينما برا ١ر٦٦٠٪ ، ونســبة الخارجين بحرا ٩٨ر٣٥٥٪ ، وبرا ١ر٦٤٥٪ ، فضلا عن توافر سبل الراحة داخل السفن على عكس مشقة السفر برا بالاضافة الى عامل السرعة ودرجات الأمان بعيدا عن مخاطر الطرق البرية .

ثالثا : في اطار الخصوصية الاسلامية بنقل الحجاج بين مصر ومن يصلها من الدول المجاورة الى الحجاز ، فقــد كانت أعداد هؤلاء الحجاج الداخلة والخارجة منها بحرا خلال الفترة من ٧٣ ــ ١٨٧٧ نحــو ٤٥٦٨٠٣ (١٧٧) ، ويرجح استخدام غالبيتهم للسفن المصرية تبعــا لتفضيل الحجاج أنفسهم لها ، حسبما أوردنا اشارات سابقة لذلك .

خامسا : دور السفن التجارية في نقل البريد : ــ

كانت مسألة نقــل البريد في سفن مصرية على درجــة كبيرة من الأهمية ، وقد شهدنا تزايد أهمية ذلك في عهد اسماعيل باشا حتى انه كان يتم تنظيم خطوط مرور سفن للبريد ، وكان البريد هاما لمــا كان بين الأفراد ــ وخاصة بين غير المصريين وذويهم خارجها ــ من علاقات بالاضافة الى معاملات التجار وخصوصيات الميرى علاوة على ما قد يوجد من علاقات بين المصريين في الملحقات المصرية أو الأستانة أو بعض الولايات العثمــانية الأخرى أو مع عائلاتهم في مصر ، ولكن البحرية التجارية المصرية في عهد محمد سعيد باشا ، لم يتوفر من أعداد سفنها ما يمكن تخصيصه لنقــل البريد ، وباستثناء الربط بين السويس وبعض موانىء البحر الأحمر لم يكن هناك نشاط ملحوظ في ربطها بين مصر والعالم الخارجي ، فيما عدا بعض سفن الدائرة الالهامية ــ قبل ١٨٥٩ حيث تمت تصفيتها ــ التي كانت

---

(١٧٦) فريدريكو أميتشي : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٢ ، ٤٣ ، ٤٦ ، مع ملاحظة أنه كان يورد عدد ملاحين السفن ضمن الاحصاءات .

(١٧٧) المرجع نفسه ، ص ، ص : ٤١ ، ٤٢ ، ٨٢ .

تقوم ببعض مهام نقل البريد فى البحر المتوسط ، وعلى العكس من ذلك ، كانت السفن الأجنبية وخاصة اللويد النمساوية والفرنسية الميساجيرى ثم الايطالية روباتينو تستحوذ على غالبية البريد المصرى ، وبالأحرى المصرى الذى تديره مكاتب البوستة الأوربية (١٧٨) ٠

وحتى نتبين الحالة التى كان عليها نقل البريد آنئذ ، نورد ما جاء فى وثيقة مؤرخة ١٦ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٥ أكتوبر ١٨٥٨) فقد كانت هناك مكاتبات مرسلة من محمد سعيد باشا الى الأستانة ، ولكن ــ حسب افادة خورشيد باشا محافظ الاسكندرية ردا على برقية المعية بالاستفسار عن أسباب التأخير ــ ظلت تلك المراسلات مدة ١٦ ستة عشر يوما بديوان محافظة الاسكندرية ، ثم ٢٩ تسعة وعشرين يوما لدى ربان الباخرة التجارية « النيل » فى انتظار وصول الباخرة النمساوية ، التى ستتجه الى الأستانة ، حيث لم توجد سفينة أخرى لنقلها وأما أسباب تأخيرها لدى ربان الباخرة النيل فقد كانت بسبب اقلاعها فى نفس وقت اقلاع الباخرة النمساوية السابقة ولكنها احتجزت فى أزمير بسبب الحجر الصحى (١٧٩) ٠

ومن المفارقات أن تكون ثقة محمد سعيد باشا متجهة الى سفن اللويد النمساوية بدلا من المجيدية المصرية لأن خورشيد باشا أرسل الى المعية بعد الخطاب السابق بيومين أى فى ١٨ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٧ أكتوبر ١٨٥٨) يسالها البت فى كيفية ارسال خطاب آخر من الجناب العالى ، بمانصه « لما كانت خطابات ولى النعم لا ترسل عادة على غير الباخرة النمساوية ، ولم يختبر الى الآن مبلغ حرص البواخر الأخرى على مثل هذه المسائل ، فيستعلم عما اذا كان من الواجب انتظار وصول الباخرة النمساوية لارسال الخطاب عليها ، أو يرى ارساله على احدى السفن العثمانية أو الهامى باشا أو سواها من سفن التجار » (١٨٠) ٠

وجاء الرد حسبما ذكر بتذييل الوثيقة ذاتها ــ برقيا بطلب اعادة الخطاب ، ويبدو أنه استمر الالتزام بعد ذلك بالتعامل مع السفن

---

(١٧٨) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول « ظروف قيام النشاط » ٠

(١٧٩) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محفظة ٢٢ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١١٩ بتاريخ ١٦ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (أكتوبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المعية ٠

(١٨٠) ــ : نفسه ، ترجمة الوثيقة رقم ١٣٥ بتاريخ ١٨ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٧ أكتوبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ اسكندرية الى المعية ٠

النمساوية (١٨١) ٠

كانت هذه علاقة السفن التجارية المصرية بالبريد فى البحر المتوسط فى عهد محمد سعيد باشا ، الذى انصرف لاستخدام السفن الأجنبيـــة (النمساوية) ٠

أما فى البحر الأحمر فقد كان الوضع مختلفا ، وذلك تبعا لمـا سبق ذكره عن اتجاه نشاط غالبية سفن المجيدية لهذا البحر واستمرارها بعد ذلك وان كانت ذات عدد ضئيل بين ٢ ، ٤ سفن ، التى ذكرت وثائقها أنه كان يتم تزويد وكيلها بميزان لوزن المكاتبات البريدية ـ غير الميرية المجانية ـ بالسفن المصرية ، وأشارت احدى هذه الوثائق الى آن المكاتبات كانت توزن بالدرهم ، وكانت أجرة نقل الخطابات البريدية بالسفن من جدة الى السويس هى ثلاثة قروش للمكاتبات حتى وزن أربعة دراهم ، وستة قروش للتى يكون وزنها من ٤ ــ ٨ دراهم ، ثم تسعة قروش للتى تزن من ٨ ــ ١٢ درهما ، وهكذا تضاف ثلاثة قروش عن كل أربعـــة دراهم زيادة (١٨٢) ٠

ويبدو أنه قد تم تعديل تلك الفئـات بعد تحول المجيدية الى مصلحة ميرية ، حيث ذكرت وثيقة مؤرخة ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (٢٤ يناير ١٨٦٢) بأن نولون الخطابات هو قرش ونصف على الخطاب الذى لايزيد وزنه عن درهم واحد ، وما زاد عن ذلك حتى درهمين ثلاثة قروش ، والذى يزن من ٢ ــ ٣ دراهم أربعة قروش وعشرون بارة (أى نصف القرش) وهكذا فى مقابل الأجرة بنسبة الزيادة فى الوزن ٠

وقد ذكرت الوثيقة ذاتها أن مكاتبات القناصل كان يتم نقلها بدون أجرة أسوة بما كان متبعا فى عهد الشركة المجيدية (١٨٣) ، وأما أجرة نقل الصرر والنقود والأشياء الثمينة فقد كانت حسبما سبق الاشارة اليها فى نقل التجارة ٠

---

(١٨١) ـ : نفسه : ترجمة الوثيقة رقم ٢٥٢ بتاريخ ١٠ ربيع الثانى ١٢٧٥ (١٨ نوفمبر ١٨٥٨) من محافظ اسكندرية الى المعية بتسليم البريد للباخرة النمساوية ، ـ ترجمة الوثيقة رقم ٢٨٠ بتاريخ ٢٤ ربيع الثانى ١٢٧٥ هـ (أول ديسمبر ١٨٥٨) من محافظ اسكندرية الى المعية بنفس الخصوص ٠

(١٨٢) ــ (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/١/٣/٦ ، رقم ٣٨ بتاريخ ٦ ش (شعبان) ١٢٧٧ هـ (١٨ فبراير ١٨٦١) من مدير المجيدية الى وكيلها بجدة ، ص : ٣٤ ٠

(١٨٣) ــ : سجل م/١٠/١/٦ ، رقم ٢ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (٢٤ يناير ١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية الى حضرة الحاج أحمد المشاط سرتجار بنـــدر جدة (وكيل الوابورات) ، ص : ٣ ٠

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد بدا الاهتمام واضحا بمسألة نقل السفن التجارية المصرية للبريد ، وقد سبق الحديث عن أن هذا العهد قد شهد حركة تمصير البوستة الأوربية (١٨٤) ، وسرعان ما أصدر الخديوى اسماعيل أمرا كريما الى عبد الحليم باشا بتاريخ ٥ ربيع الأول ١٣٨٠ (٢٠ أغسطس ١٨٦٣) باعطاء الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية مقر المحابيس (سجن) ـ وكان أسفل مبنى ديوان ضبطية الاسكندرية (دور أرضى) ـ وذلك لجعله مكتبا لتجميع البريد المطلوب نقله بين مصر والخارج (١٨٥) ، وأوضحت نظم العزيزية بعد ذلك ، أن طريقة تعاملها فى نقل البريد انما كانت تتم بينها وبين الحكومة المسئولة عن مصلحة البوستة بأجر خمسة آلاف جنيه لكل سنتين ، نظير النقل فى كلا البحرين ، على أن يعين الميرى من طرفه نفرا بوظيفة « كمسارى » يكون ركوبه بالدرجة الأولى مجانا بالسفينة التى تبحر بالبريد ، ويخصص له مكان محدد لوضع البوستة ، وتكون مأكولاته بالدرجة ذاتها على نفقة الشركة فى سفن البحر المتوسط ، بينما تكون مأكولاته من طرفه فى سفن البحر الأحمر ، واذا رغب ديوان الأشغال العمومية فى توكيل أحد مستخدمى الشركة بالموانىء الخارجية فله الحق فى ذلك دون ممانعة أو تدخل من ادارة الشركة (١٨٦) .

وقد عدلت تلك الأجرة الى ألف كيس سنوى أى خمسة آلاف جنيه وذلك اعتبارا من بدايات محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) ، تبعا للاتفاق الذى تم بين الحكومة (مصلحة البوستة) والشركة العزيزية ، وظلت نظم الكمساريات (القومسيورية) كما هى ، وأضاف هذا الاتفاق بأن تعطى لهم الشركة صندلا مخصوصا لنقل البوستة بين السفينة والمرسى ، وكانت مدة هذا الاتفاق ثلاث سنوات على أن يتم التجديد أو تغيير أية شروط بموجب اخطار كلا الطرفين للآخر قبل ذلك بستة أشهر (١٨٧) .

ومما يلفت النظر مضاعفة قيمة أجرة نقل السفن للبريد فى هذه الاتفاقية مقارنة بالسابقة ، ويرجح أن ذلك كان مقترنا بحالة الانتكاسة التى

---

(١٨٤) الفصل الأول « ظروف قيام النشاط ـ البريد » .

(١٨٥) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ . (١٩٣٦) ، ص : ٥١٠ .

(١٨٦) دار الوثائق القومية (ديوان خدمات ـ عزيزية) : محفظة مكاتبات ادارية ١٢٨٠ هـ ـ ١٢٨٢ هـ ، مكاتبة بتاريخ ٢٧ هـ (ذى القعدة) ١٢٨١ هـ (أبريل ١٨٦٥) من عموم العزيزية الى ديوان الأشغال العمومية .

(١٨٧) ـــــ : محفظة مكاتبات ادارية ٦٥ ـ ١٨٦٧ . ترجمة وثيقة تركى رقم (٧٩٨٨ السودان) بتاريخ الخميس ٧ محرم ١٢٨٢ هـ (٣ مايو ١٨٦٥) من سعادة ناظر الأشغال العمومية الى القومبانية العزيزية .

بدأت تطل على نقل التجارة البحرية فى تلك الفترة ، وكان هذا الاجراء محاولة من الشركة لتعويض النقص فى نولونات تجارة القطن ·

وتجدر الاشارة الى أن العزيزية قد حصلت بعد ذلك من الخديوى اسماعيل باشا على موافقة بنقل البريد الخاص بها داخل مصر بمصلحة البوستة المصرية مجانا نظير نقلها المجانى لبوستة ومكاتبات الميرى ، ولذلك لم تقم بسداد مبلغ ٣٠٨٢١ قرشا أجرة مكاتبات وأوراق مرسلة بين ديوان العموم والفروع مستحقة للبوستة المصرية طرفها (١٨٨) ·

وعلى أثر تزايد سوء الحالة المالية للشركة أواخر ١٨٦٨ ، فقد قامت بحساب أميال المسافات البحرية بين مختلف موانىء البحرين وما يتصل بهما ، وقامت بعرض التماس للخديوى بطلب صرف اعانة أو زيادة ما تتقاضاه ، وقدمت هذا الالتماس بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (٢٦ يناير ١٨٦٩) ، ويبدو أنه قد أجيب طلبها ، حيث عدلت الأجرة السنوية كما يلى ٢٤٠٠ ليرة من السويس الى جده ، ٢٥٠٠ ليرة من الاسكندرية الى الأستانة ، ٩١٠ ليرة من الاسكندرية الى أزمير ، أى باجمالى سنوى ٥٩١٠ ليرة (١٨٩) واستمر ذلك حتى نهايات فترة العزيزية ·

أما تحول هذه الشركة الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية فقد سبق أن أشرنا الى أن اقران البوستة بالوابورات ، يرجح أنه كان مقصودا للدلالة على امتلاك الحكومة الخديوية لمصلحة البوستة بدلا من الأوربيين ، ثم الايحاء بطبيعة تحول سفن الشركة لمهام البريد الخديوى بدلا من مزاولتها المهام تحت اسم العزيزية نسبة للسلطان عبد العزيز ، وحسبنا أن احتكار سفن الدولة لنقل بريدها لم يكن من بين المزاعم الاحتكارية التى تتذرع بها الدول احتجاجا على الخديوى ، وبصفة عامة فقد كان هذا التغيير اللفظى له دلالاته الاقتصادية التى تمثلت فى تصفية العزيزية كشركة مساهمة الى مصلحة حكومية وله دلالاته السياسية التى تمثلت فى معاصرته الجفوة التى سادت العلاقة بين الخديوى والسلطان ، فى أعقاب زيارة الخديوى الى أوربا وافتتاح القناة ، ثم صدور فرمان ٢٢ شعبان ١٢٨٦ هـ (نوفمبر

---

(١٨٨) ـ : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، صورة قرار مجلس الادارة بتاريخ ١٣ جمادى ١٢٨٥ هـ (أول أكتوبر ١٨٦٨) باعتماد صفر باشا ·

(١٨٩) ـ (ديوان معية) : محفظة ٤٤ معية تركى ، جـ ٢ ، وثيقة رقم ٢٨٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) من ناظر الداخلية الى مهردار الخديوى ·

ـ (خدمات ـ عزيزية) : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، بيان المواد المقتضى التداول فيها بالجمعية العمومية فى أبريل ١٨٦٩ ، ـ صورة قرار مجلس الادارة نمرة ٥٢ بتاريخ ٢ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) ·

١٨٦٩) ، الذى أعقبه الغضب الخديوى على كل ما هو تركى حتى الكتابة فى الدواوين والمصالح فجعلها بالعربية وامتدت نفس الآثار للأوامر والنظم العسكرية والموظفين (١٩٠) ٠

أى أنه كان مقصـــودا اقران نشـاط هذه المصلحة بالبريد ترجمة للواقع الذى كان يعايشه الخديوى ومحاولته بلورة نشاط يحمل اسمه وله دلالات الوجاهة فى عالم البحار ٠

وقد زادت أهمية نشاط السفن التجارية فى نقل البريد بعد افتتاح مكاتب خارجيـــة للبوستة المصرية فى الخـارج ، ومنهـا الأستانة منـذ عام ١٨٦٥ ، وفى جده وأزمير منذ عام ١٨٦٦ ، وكليبولى ومدللى وبيروت عام ١٨٧٠ ، ثم تباعا فى قوله وســـلانيك وطرابلس وغيرها فى الموانىء العثمانية أو الأوربية (١٩١) ، ثم فى المقابل الغاء بعض مكاتب بوســـتة الدول الأجنبية داخل مصر ومنها مكتب بريـد مسكوب (روســـيا) أول نوفمبر ١٨٧٥ ، ومكتب فرنسـا فى القاهرة ١٨٧٥ ، وفى القاهرة أيضـا مكتب بريد انجلترا ١٨٧٨ (١٩٢) ، وكان ذلك يعنى زيادة عمل البوستة المصرية فى الشقين الداخلى والخارجى ٠

وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى انه قد تم عقد اتفاقية بين بوســتة « بريطانيا الكبرى وايرلنده » مع بوستة الحكومة الخديوية بتاريخ ١٨ مايو ١٨٧٣ بدأ العمل بها اعتبارا من أول يوليو من العـــام ذاته وقد تضمنت نصوصا ذات صلة بمجال عمل كل من السفن المصرية والبريطانية فى نقل البريد ، فقد جاء بالمادة الثانية ان المراسلات الواردة من بريطانيا الى مصر تكون بالسفن الانجليزية ، وفى المادة الثالثة أنه بالنسبة للمراســلات الصادرة من مصر الى بريطانيا أو مالطة أو جبل طارق، تقوم البوستة المصرية بتسليمها الى مكتب البريد الانجليزى ليتم شحنها على البواخر الانجليزية ، وفى المادة الرابعة تسلم كذلك لمكتب البوستة الانجليزية بالسويس كافة مايرام ارساله من مصر الى جهات الهند الشرقية وجزيرة ســيلان والصين واليابان « وزلانده » (*) ليتم نقله بالسفن الانجليزية (١٩٣) ٠

أما بالنسبة للبواخر التجارية المصرية فقد جاء فى المادة السابعة عشرة أن الحكومة المصرية تتعهد أن تنقل من الأســتانة الى الاســكندرية وأزمير

---

(١٩٠) د٠ احمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٤٩ ٠

(١٩١) فريدريكو بنولابك : مرجع سابق ، ص : ١٠١ ٠

(١٩٢) د٠ صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣١ ٠

(★) نيوزيلنده ٠

(١٩٣) فيليب جلاد : مرجع سابق ، جـ ١ ، الاسكندرية ١٨٩١ ، ص : ٣٤٥ ٠

وبالعكس بواسطة وابوراتها أو الوابورات المدفوع لها اعانة من طرفهـا ، المراسلات « والشنطات » الحقائب البريدية المرسلة من هذه الجهات الى مالطة وجبل طارق والتوابع الانجليزية فى الهند الشرقية واستراليـا والصين والبلاد الأخرى ، التى يمكن ارسـال خصوصياتهـا من مكتب السويس أو الاسكندرية ٠

وقد اشترطت هذه المادة أن هذا التعهد بالنقل لايسرى الا فى المدة التى يكون للحكومة المصرية سفن عاملة بين تلك الموانىء الاسـكندرية ـ أزمير ـ الاستانة ٠

وجـاء فى المادة الثامنـة عشرة بأن البريد الانجليزى فى هذه الموانىء الثلاث يجـرى قفله وختمه بمعـرفة المكاتب الانجليزية ، ثم يتم تسليمه لمكاتب البريد المصرية لارساله بمعرفتها فى بواخـر البوستة الخديوية ، بينما أشارت بقية المواد لنظم وكيفية تحصيل قيمة المراسـلات أو ما يتم دفعه مقابل ذلك بالاضافة الى أمور أخرى (١٩٤) ٠

وتجـدر الاشارة الى أنه تبعـا للائحة البوستة المصرية فى غـرة جمادى الثانية ١٢٩٠ هـ (٢٧ يوليه ١٨٧٣) ، فقد كانت تقـوم مصلحة البوستة بتحصيل قيمة « مراسلات بحر برا أى الخارج بما فيها قيمة نقلها للميناء الخارجى ، بينما كانت مسألة اعادة الخطـابات المرتجعة تتم بدون اضافة أية تكاليف (١٩٥) ٠

وبموجب مؤتمر برن ١٨٧٤ فقد تم قبول مصر فى اتحـاد البوستة العام (العالمى) وكان لهذا أثره على صعيد تخصيص سـفن بريدية لعدة موانىء أو فى توسيع دائرة التعامل لاعتبار السفن الخاصـة بالبريد ذات امتياز موحد عند توجهها لموانىء الدول الموقعة على الاتفاقية (١٩٦) ٠

وبصفة عامة فانه بالنسبة لمنقولات البريد فى السفن المصرية ، فقد كانت تشمل ـ حسبما ورد فى اعلاناتها ـ الصرر النقدية والأشـياء الثمينة علاوة على المراسلات والمطبوعات وذلك الى كافة الموانىء التى توجد بها توكيلات ملاحية تابعة للبحرية التجارية المصرية (١٩٧) ، سواء فى عهد

---

(١٩٤) للمزيد ، نفسه ، ص ـ ص : ٣٤٥ ـ ٣٤٩ ٠

(١٩٥) المؤلف وعنوان المرجع نفسه ، مج ٥ ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص ، ص : ٢٤٨ ، ٢٥١ ٠

(١٩٦) الوقائع المصرية : العدد ٥٨٧ بتاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٩١ هـ/٢٧ ديسمبر ١٨٧٤ ٠

(١٩٧) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة ، بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ/١٦ ديسمبر ١٨٧٠ ٠

الشركة العزيزية أو مصلحة الوابورات الخديوية ، وسواء كان فى الميناء وكيلا للبوستة أو كان يشرف على شئونها الوكيل الملاحى ، وكانت تقوم مصلحة البوستة بنشر تعريفة هذه الأشياء من مصر الى الجهات الخارجية (١٩٨) ، بينما خضعت مسألة النولون للاتفاقيات التى كانت بينها وبين ديوان عموم البحرية التجارية .

واذا عرضنا للمنقولات ذاتها فهذه كانت تشمل المراسلات سواء كانت خالصة الأجرة الكاملة فى البريد أو مدفوعا عليها أجرة جزئية أو معفاة ، وسواء كانت مراسلات عادية أو مسجلة ، أما الأوراق الرسمية والمطبوعات فقد كانت تشمل الصحف ونماذج الأشغال والحوالات ومظاريف مختلفة ، بينما كانت الصرر والنقود تشمل الحوالات المالية وصرر الفضة والذهب والأشياء الثمينة سواء فى صحبة المسافرين أو لحسابهم وفى بعض الأحيان .. كان يتم العثور على نقود مهربة تتم مصادرتها .

وتكشف الاحصاءات أن الحركة الخارجية للبوستة التى كانت تنقلها السفن التجارية المصرية بموجب الاتفاقيات معها ، كانت تفوق ماكان يتم فى هذا المجال بين مصر والخارج عن طريق مكاتب الدول الأجنبية ، من ذلك مثلا ، كانت هذه الحركة للبوستة الخديوية منذ ديسمبر ١٨٦٩ حتى أغسطس ١٨٧٠ للوارد من العناصر السابقة اجمالا ١٠٦١٠٤٠ ، بينما الصادر منذ ديسمبر ١٨٦٩ الى يونية ١٨٧٠ عدد ١٩١٢٦٦ ، أى اجماليها نحو ١٢٥٢٣٠٦ وحدة وكانت قيمة الحوالات البريدية لعدد ١٣٤٩٧ مبلغ ٢٣٧٤٠٣٢٨ قرشا ، وكانت مجموعات الصرر ٢٦٢٩٧ قيمتها ٦٣٠٥٧٤٨٧١ قرشا ، وعدد الأوراق ذات القيمة المالية ٩٠٧ قيمتها ٧٧٤١٧٩٢ قرشا ، بينما كانت المخالفات عدد ٢٢ قيمتها بالقرش ٤٢٧٣٥٢ تمت مصادراتها (١٩٩) .

وكانت هذه الأعداد بدرجات أقل فى مكاتب الدول الأجنبية ، فقد بلغ اجمالى المراسلات والحوالات وغيرها عن طريق مكتب البريد النمساوى فى الاسكندرية عن عام ١٨٧٠ ، عدد ٣٢٧٤٩٤ ، وعن طريق المكتب الايطالى بالاسكندرية عام ١٨٧٠ عدد ٤٦٤٥٣٩ وحدة ، ومجموع الحوالات البريدية ٧٨١٨ قيمتها ٣٥٥٢٣٣٢ فرنكا (٢٠٠) .

---

(١٩٨) للمزيد حول هذا الموضوع وحسب كل جهة : الوقائع المصرية : العدد ٦٧٢ بتاريخ ٢٤ جمادى الأولى ١٢٩٥ هـ/٢٦ مايو ١٨٧٨ .

(١٩٩) ـ الجوائب : العدد ٥٥٣ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨٨ هـ/٢٢ أكتوبر ١٨٧١ .
— Régny, E : Op. Cit., Tome 2, p. 62.

(٢٠٠) — Ibid, p-p : 63-65.

وقد كانت الأعداد ذاتها بالنسبة لمكتب البوستة الخديوية عام ١٨٧١ لاجمالى الخارج والوارد نحو ١٨٩٣٤٦٠ وحدة ، عدا قيمة الصرر والأشياء الثمينة والمالية التى بلغت نحو ١٠٠٠٣٢٦٢٤٣ قرشا لعدد ٤٢١٢٤ وحدة (٢٠١) ، بينما كان عدد المراسلات والحوالات وغيرها عن طريق المكتب النمساوى فى الاسكندرية للعام ذاته ٢٩٤٩٧٣ وحدة والمكتب الايطالى بالاسكندرية عدد ٤٨٣٣٠٣ (٢٠٢) ٠

وكان هذا يتفق والى حد كبير مع انتشار أفرع ومكاتب البوستة الخديوية فى سائر المدن المصرية ، على عكس مكاتب الدول الأجنبية التى كانت تتركز فى بعض الموانىء ، ولعل هذا يبرز تبوء السفن التجارية المصرية مرتبة الصدارة فى نقل البريد بين مصر والخارج ٠

وقد أشار على مبارك الى أنه قد حدث تطور ملحوظ فى مهام النقل الخارجى لأغراض البريد عن طريق تلك السفن التى واكبت مسألة تمصير البوستة ، وقد ذكر أنه فى سنة ١٨٧٢ تم نقل ٢٠٧٥٣١٤ وحدة ضمنها ٧٧٣٩٦ مع البلاد الأجنبية ، ومن النقود والحوالات ما قيمته ١٦٣٥٨٤٢٠٩ قرشا مصريا (٢٠٣) وأما أميتشى فقد أورد تفاصيل تلك الحركة منذ ١٨٧٣ ــ ١٨٧٧ ، وكانت كما يلى (٢٠٤) :

---

(٢٠١) — Ibid, Tome 3, p. 88.

(٢٠٢) — Ibid, pp : 89, 90.

(٢٠٣) على مبارك : الخطط الجديدة ، مج٧ من ج٢ ، ص : ٨٣ ٠

(٢٠٤) عن : فريدريكو اميتشى : مرجع سابق ، ج١ ، ص : ١٠٣ ٠

(بيان حركة البوسطة المصرية بالخارج في عام ١٨٧٣ - ٧٤ - ٧٥ - ٧٦ - ٧٧)

سنين	مراسلات مدفوع عليها أجرة كاملة	مراسلات غير مدفوع عليها أجرة كاملة أو غير مدفوع عليها أصلا ومعفاة	مراسلات مسجلة	أوراق غير مظروفة أو بظرف مفتوح	جرايد ومطبوعات	أنموذج وأوراق أشغال	حوالات مختلفة
صادر المراسلات							
١٨٧٣	٧٧١٨٧	٣٤٩٠	٤٨٣٢	...	٣٠٩١	٤٥٩	٣٧٢٥
١٨٧٤	٩٦٧٠٠	١٨٨٥٠	٥٧٧٥	...	٥٥٢٥	٧٠٥	٤٥٩٤
١٨٧٥	١٣٣٠٦٣	٣٧٤٦٧	٧٧١٣	...	١٠٠٨٥	١٠٧٢	٥٤٣٧
١٨٧٦	٣٠٧٦٤٥	٢٠٨٧٨	١٤٨٧٨	...	٣٤٧٥٧	٥٥٦١	٥٣٩٩
١٨٧٧	٢٧٦٣٣٩	١٢٩٢٥	١٤٩٧٨	...	٢٧٥٤٨	٣٦٩٣	٥٠٥٥
الجملة	٨٩٠٩٣٤	٩٣٦٢٠	٤٨١٧٧	...	٨١٠٠٦	١١٤٩٠	٢٤٢١٠
(١) وارد المراسلات							
١٨٧٣	٧٨٣٩٤	٣٥٣١	٤٨٤٦	...	٣٠٩٧٨	١٥٥٩	٢١٩
١٨٧٤	٩٨٢١٣	١٩١٤٤	٥٨٦٥	...	٥٥٣٧٣	٢٣٩٨	٢٧٠
١٨٧٥	١٣٥١٤٥	٣٨٠٥٣	٧٨٣٣	...	١٠١٠٧٥	٣٦٤٧	٣٢٠
١٨٧٦	٣٢٠٢٧١	٢١٢٧٣	١١٨٩٦	٢٢٦٧	٣١٠١٢٥	٢٤٠٥٣	٣١٦
١٨٧٧	٢٧٢٨٥٢	٢٢٧٥٣	١٥٤٩٣	٢٠٩١	٣١٤٣١٥	٧٤٣٣	٣٠٠
الجملة	٩٠٤٨٧٥	١٠٤٧٥٤	٤٥٩٣٦	٤٣٥٨	٨١١٨٦٦	٣٩٠٩٠	١٤٢٥

وكما هو ملاحظ تزايد الأعداد سنة تلو الأخرى ، باستثناء حدوث بعض النقص فى عام ١٨٧٧ وخاصة فى جانب المراسلات ، وقد أرجعت الوقائع المصرية السبب فى ذلك الى توقف سفر سفن مصلحة الوابورات الخديوية الى الموانىء الشرقية مؤقتا (٢٠٥) ، وكان ذلك ابان أحداث الحرب الروسية التركية والحاق غالبية السفن التجارية بالأسطول الحربى ، ويبدو أنه كانت توجد علاقة بين مسألة سفر ومرور هذه السفن وبين حركة البريد ، وذلك نتيجة احتكار – ان جاز التعبير – السفن التجارية المصرية نقل بريد مصلحة البوستة الخديوية ٠

وبصفة عامة فان مسألة الاحتكار هذه لم تكن على غرار احتكار المحصولات أو أنواع معينة من التجارة وانما تكشف عن امتلاك مصر لسفن تجارية تنقل عليها خصوصيات ذويها أو القاطنين بها ، بينها وبين الخارج ، وتكمل بموجبها مفهوما خاصا لسيادتها على أسرار بريدها ومنقولاتها ، وهذا يعنى تطورا – لا شك فى ذلك فى عهد اسماعيل ، على عكس ما حدث فى عهد سعيد باشا من مزاولة السفن الأجنبية لهذا النشاط ، يضاف الى ذلك أن توافر أعداد متطورة من السفن البخارية المصرية قد جنب مصر الاعتماد على السفن الأجنبية ، بل على العكس فقد قامت المصرية بالدور الأكبر فى هذا المجال ٠

سادسا : دور السفن التجارية فى نقل خصوصيات الميرى :

اذا كانت السفن التجارية المصرية قد شهدت منافسة السفن الأجنبية لها فى مجال نقل التجارة الخارجية والركاب ، فان هذه المنافسة لم تكن بنفس الدرجة ازاء المنقولات الخاصة بالميرى ، حيث كان يتم الاتفاق على نقل متعلقات الحكومة بالسفن المصرية ، وكانت تشمل البضائع والمحمل والركاب والبريد ، علاوة على ما يتصل بظروف تعاون السفن التجارية مع الاسطول الحربى بالاضافة الى بعض المهام الأخرى ٠

وقد تضمنت الفرمانات واللوائح الأساسية الاشارة الى أن السفن التجارية المصرية تقوم بنقل موظفى الميرى وجنود السلاحين البرى والبحرى المرسلين فى مأموريات من قبل الدولة العلية والحكومة المصرية بنصف الأجرة التى تحددها فى تعريفتها ، وتنقل بدون أجرة الأوامر والمراسلات الرسمية التى ترسل الى الموانىء التى تمر بها ، وفيما عدا ذلك لا تقبل بتوصية وما الى ذلك فئات مستثناة من دفع الأجرة أو بتخفيضات ، وقد

---

(٢٠٥) الوقائع المصرية : العدد ٧٦٤ الأحد ٨ جمادى الثانية ١٢٩٥ هـ/٩ يونية ١٨٧٨ ٠

كان ذلك فى النصـــوص الخاصة بالشركتين المجيدية والعزيزية (٢٠٦) واستمر كذلك فيما يتم نقله فى الرحلات العادية أى أثناء ابحار السفن ذاتها دون تخصيصها لنقل الميرى طيلة فترة الدراسة ٠

غير أنه وازاء تزايد المهام المطلوبة للحكومة ، والتى كانت تستدعى تخصيص سفينة أو عدة سفن لمدة يوم أو عدة أيام ، فانه فى هذه الحالة كان يتم الاتفاق بين الحكومة وادارة البحرية التجارية على دفع يومية تأجير أو اجارة تراعى فيها مسألة التخفيضـــات هذه ، وكذلك مسألة دعم النشاط ، بمعنى أنه لم يكن قدر تلك اليومية (الأجر اليومى) مجحفا بقيمة النولونات الأصلية ، رغم دعم الحكومة خاصة فى عهد اسماعيل باشا ، حيث كانت هناك منقولات بأجرة كاملة مثل الغلال الميرية والركاب ذوى المكانة السياسية والاجتماعية الذين يكونون فى ضيافة الحـكومة وما الى ذلك ، ثم امتد هذا فيما بعد الى البريد بعد تمصيره من البوستة الأوربية فى عهد اسماعيل باشا ، وهذه كانت بالنسبة لغير المراسلات المـــيرية ٠

اذن كانت مســألة النقل بنصف الأجرة تتم بالنسبة للجهـــادية والبحرية فى حالة عدم تخصيص سفن للنقل ، أى ابان الرحلات العادية ، أما فيما عدا ذلك فقد كانت اليومية التى يتم الاتفاق عليها تقدر حسب حمولة وتجهيزات كل سفينة ، وكان يقوم بدفعها واجراءاتها المحاسبية ديوان المالية نيابة عن الحكومة ، وكان يضاف الى ذلك ما تستهلكه السفن من الشحم والزيت والفحم ويصرف عينيا من مخازن الحكومة طيلة مدة المأمورية ، وفى حالة عدم توافر الصرف تتم اضافة قيمته المالية لحسابات البحرية التجارية ٠

أما قيمة تلك اليومية ــ عدا الفحم والشحم والزيت ــ فقد كانت فى عهد الشركة المجيدية ومصـــلحة الوابورات الميرية ستة آلاف قرش بالنسبة لكل من البخاريتين نجد والحجاز ، وأربعة آلاف وخمسمائة قرش بالنسبة للبخاريتين القبارى وجدة ، وقد استمرت كذلك فى عهد الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية فى أوائل عهد اسماعيل باشا (٢٠٧) ٠

---

(٢٠٦) راجع : فرمان المجيدية ، ــ فرمان العزيزية ٠
ــ نظامات الشركة العزيزية ٠

(٢٠٧) دار الوثائق القومية (خدمات ــ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومبانية المصرية نمرة ٩ بتاريخ ٥ جمادى الثانية ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) ٠

وفى هذا المجال نشير الى أن مسألة استهلاك الفحم والزيت والشحم كانت تمثل قدرا لا بأس به فى تلك اليومية ، ففى احدى الوثائق وردت الاشارة الى أن السفينة « قبارى » كانت يوميتها بما فيها تلك الاحتياجات ٩٤٢٥ قرشا ، وحسبما جاء فى الوثيقة ذاتها فقد كان اجمالى المستحق فى احدى مأمورياتها ٣١٨٣٤ فرنكا عن مدة ١٣ يوما قضتها فى مأمورية خاصة بفنارات البحر الأحمر ، كما أشارت الوثيقة ذاتها الى أن أجرة السفن الكبار يوميا كانت فى نفس الاطار ١٤١٣٤ قرشا ، وكان المستحق للسفينة نجد التى استخدمها الميرى من الشركة المجيدية لمدة خمسين يوما ١٥٠٠ كيسة أى ٣٠ كيسة عن اليوم الواحد ، ولكن تضمنت الاشارات أن تلك الحسابات كان يراعى فيها خصم ما قد تحققه من بعض الايرادات التى كانت تتقاضاها السفن نظير نقلها بضائع أو ركابا فى حالة عودتها بدون مشحونات ميرى (٢٠٨) .

أى أن الاطار الذى كان يحكم هذه العلاقة كانت تراعى فيه السفن عدم تحميل الحكومة اجمالى النفقات وانما محاولتها تخفيض ما تدفعه لها بنقلها بعض المنقولات فى حالة خلوها من خصوصيات الميرى ، وبمعنى آخر بدت فائدتهما مشتركة معا ، وكان متبعا عند انتهاء مدة المأمورية حصول قائد السفينة أو قادة السفن على شهادات بالفترة التى استغرقتها المأمورية ، وذلك من المسئول الأول المكلف بتلك المأمورية من جانب الحكومة ، وتتم على أساس تلك الشهادات بالاضافة الى مستندات السفينة ذاتها محاسبة ديوان المالية .

وبدءا من عهد الشركة العزيزية ، حيث التطور الكبير الذى طرأ على أعداد السفن وتجهيزاتها ، فقد انعكس ذلك على قيمة اليوميات ولذلك اختلفت من سفينة الى أخرى ، حيث كانت تبعا للأمر العالى الصادر فى ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (١١ مارس ١٨٦٧) ـ واستمرت كذلك حتى نهايات فترة العزيزية ومصلحة الوابورات ، كما يلى : ـ (٢٠٩)

---

(٢٠٨) ـــــــ (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/١/٣/٦ ، رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ ابريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص ، ص : ٢٢٣ ، ٢٢٧ .

(٢٠٩) ـ (عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، ملف قرارات ١٢٨٣ هـ ، صورة الأمر العالى نمرة ١١٢ بتاريخ ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (١١ مارس ١٨٦٧) الصادر الى المالية ، ـ ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، قرار مجلس قومسيون العزيزية نمرة ٥٣ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) من يوميات سفاين ووابورات القومبانية .

سفن البحر الأحمر	اليومية بالقرش: بدون قيمة الوقود (بارة)	اليومية بالقرش: بدون قيمة الوقود (قرش)	اليومية بالقرش: بما فيها قيمة الوقود (بارة)	اليومية بالقرش: بما فيها قيمة الوقود (قرش)
سمنود	—	١٠٠٠٠	—	١٨٠٠٢
دسوق	—	٨٠٠٠	—	١٧٧٠٢
القصير	—	٧٠٠٠	—	١١٦٢٤
ينبع	—	٦٠٠٠	—	١٢١٦٣
حجاز	—	٦٠٠٠	—	١٣٤١٧
حديدة	—	٦٠٠٠	—	١٢٧٩٥
مصوع	—	٥٠٠٠	—	٩٦٢٤
سواكن	—	٥٠٠٠	—	٩٩٣٣
جدة	—	٤٠٠٠	—	٨٩٥٥
الاجمالى	—	٥٧٠٠٠	—	١١٣٧٠٩

سفن البحر المتوسط	اليومية بالقرش: بدون قيمة الوقود (بارة)	اليومية بالقرش: بدون قيمة الوقود (قرش)	اليومية بالقرش: بما فيها قيمة الوقود (بارة)	اليومية بالقرش: بما فيها قيمة الوقود (قرش)
الرحمانية	—	٩٠٠٠	٢٠	١٤٧٩٥
طنطا	—	٩٠٠٠	—	١٤٤٣٩
الشرقية	—	٨٥٠٠	٢٠	١٤٩٩٥
الدقهلية	—	٨٥٠٠	٢٠	١٤٩٩٥
البحيرة	—	٨٥٠٠	—	١٠٠٤١
المنيا	—	٨٠٠٠	٢٠	١١٩٣٦
المحلة	—	٨٠٠٠	٢٠	١١٦٥٣
شبين	—	٧٠٠٠	٢٠	١١٥٢٧
قليوب	—	٧٠٠٠	٢٠	١١٩٠٥
الزقازيق	—	٦٠٠٠	—	٩٦٧٤
المنصورة	—	٦٠٠٠	٢٠	٩٦٥٢
دمنهور	—	٦٠٠٠	٢٠	٩٦٨٢
التجيلة	—	٥٥٠٠	٢٠	٩١٥٢
مسير	—	٥٥٠٠	٢٠	٩١٥٢
	—	١٠٢٥٠٠	٢٠	١٦٨٦٠٢

وقد أضافت هذه الوثائق أن يوميات سفن البحر الأحمر كان يراعى فيها مسألة عدم وجود مشحونات كافية لتلك السفن أثناء عودتها بدون تحميل عكس التى فى البحر المتوسط ، ولذلك ارتفعت قيمة يومياتها بالقياس الى مقارنة الحمولات والسرعة ٠

كما أشارت الى أن كلا من ناظر البحرية ومحافظ السويس كانا ينوبان عن الميرى فى اعتماد الشهادات التى تتم على أساسها المحاسبة المالية ، فأولهما بالنسبة للبحر المتوسط وثانيهما لسفن البحر الأحمر ، وتجدر الاشارة الى أن ذلك كان يتم تجديده سنويا بين ديوان المالية وديوان البحرية التجارية ٠

ونشير الى أن البريد المصرى والعثمانى كان مجانا ، وأما المشحونات الأخرى من بضائع وحيوانات وآلات وخلافه فكانت بنولون كامل ، اذا كانت ضمن الرحلات العادية دون تخصيص سفينة أو سفن بعينها ، أما فى حالة التخصيص فكانت تتم المحاسبة باليومية السابق ذكرها ٠

وعلى هذا الأساس يمكن القول بأنه فى ضوء هذه العلاقة بدت السفن التجارية المصرية ذات أهمية خاصة فى تلبيتها احتياجات نقل شئون ومهام الحكومة ، ولم يكن هناك مجال فى هذه الخصوصية لتواجد السفن الأجنبية ، ولا شك فقد كان وجود السفن المصرية فى هذا المجال يجسد قيمة معنوية هامة بتوفيرها أدوات مصرية أغنت الحكومة عن الجانب الأجنبى مثلما كانت ضرورة اجتماعية دينية فى نقلها المحمل للأماكن المقدسة وضرورة سياسية فى نقلها العسكريين من الجهادية والبحرية أو تأديتها بعض المهام ذات الظروف الخاصة فيما يتصل بمد النفوذ السياسى السياسى المصرى الى بعض المناطق الافريقية خاصة فى عهد اسماعيل باشا بالاضافة الى توطيد العلاقات الاجتماعية السياسية ازاء نقلها كبار الشخصيات التى كانت فى ضيافة الحكومة ٠

- نقل المحمل :

أشرنا فى ظروف قيام النشاط البحرى الى أن المحمل قد تم تحويل سفره الى الأماكن المقدسة عن طريق البحر بدلا من الطريق البرى فى عهد سعيد باشا ، وأن ذلك كان معاصرا لحركة تعريب الشركة المجيدية ورجحنا أن تكون دوافع ذلك متمثلة فى توفير يسر وسرعة الانتقال وتامين حركته من جانب ، ثم لتنشيط دور السفن التجارية المصرية من جانب آخر ، وعموما فان مسألة نقل المحمل كانت : تعنى قمة الازدحام من جانب الحجيج على السفن المصرية ، اذ كان ذلك يعنى تجمع أعداد كبيرة من حجاج وسط غرب أفريقيا وشمالها مع الحجاج المصريين ، وكان مألوفا تحمل الميرى

نفقات الفقراء المسافرين بمعية المحمل ، مثلما كانت تشحن السفن بالغلال وغيرها لزوم الرحلة المقدسة (٢١٠) ٠

وقد جاء فى بعض الوثائق أنه مما كان يتم نقله « الكسوة الشريفة » التى كان يتم شغلها (حياكتها وتصنيعها) فى مصر كل عامين بمعرفة السيد موسى حسن العقاد ، وفى أمر كريم بتاريخ ٢٧ ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ
بارة قرش كيسة
(نوفمبر ١٨٦٠) فقد كانت تكلفتها آنئذ نحو ٣٤ ٥٠ ٨٢٣ (٢١١) ، وكانت تخصص لنقلها احدى السفن المزخرفة ٠ وكانت غالبا البخارية « نجد » ولكن كانت ترافقها بعض سفن أخرى لأنه كانت توجد مهمات أخرى ذات أوزان كبيرة ، فقد ذكرت وثيقة مؤرخة فى ٢٤ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ (٤ يونية ١٨٦١) أن أوزان المهمات التى تضمنها ركب المحمل قد بلغت ٢٣٤٥٦ قنطارا عبارة عن ٣٥٠٠ كساوى ، ١٠٠٠٠ خيم ، ١٠٠٠ قرب سقاوى (*) ، ١٩٣٦ مدفع بآلاته ، ٢٥٣٤ أصناف جبخانة ، ٣٥٥٢ كسوة الكعبة ، ٨٣٣ اجزاخانة ، ١٠٠ كسوة المحمل ، بالاضافة الى ذلك ٥ر٤٨٦٣٤ مثقال تشـــمل (**) ٥ر٧٧٧٩ عشش ٥ر٩٧٥ برق ترتر ، ــ ر١٤٧٤ قصب (مقصب) ، ٥ر١٦١٨٧ فضة ، ــ ر٥٧٠ قصب (مقصب) لزوم البيرق ، ٢١٦٤٨ ثمن الكسوة (٢١٢) ٠

وقد سبق الاشارة الى أن وكيل البحرية التجارية المصرية فى جدة كان يحاط علما بخط سير المحمل (٢١٣) وكان يقوم باتخاذ الاجراءات

---

(٢١٠) دار الوثائق القومية (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/١/١/٦ ، رقم ٥٢ بتاريخ ٧ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) ، من توكيل السويس الى المدير بمصر ، ص : ٥٠ ٠

(٢١١) ــ (ديوان معية) : دفتر ١٨٩٤ أوامر ، رقم ١٩ بتاريخ ٢٧ ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) أمر كريم الى محافظ مصر ، ص : ٤٤ ، ــ رقم ٢٥ بتاريخ ٢٨ جمادى أول ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) أمر كريم الى محافظ مصر ، ص : ٥٥ ٠

(*) مصنوعات يدوية من جلود الحيوانات وخاصة الغنم والماعز تستخدم لنقل المياه ٠

(**) المثقال والدرهم من الأوزان وقيل بان أولهمـا من السوليدوس البيزنطى وثانيهما من الدراخمة اليونانية ونسبة المثقال الى الدرهم ١٠ : ٧ شرعيا ، اما عمليا فهى ٣ : ٢ ، وفى مصر كان وزن المثقال الفعلى ٢٤ قيراطا ــ وكل قيراط ١٩٥ر٠ جرام ــ = ٦٨ر٤ كجم ٠

ــ فالترهنتس : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٩ ــ ١٢ ٠

(٢١٢) دار الوثائق القومية (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/٤/٣ ، رقم ٤٥ بتاريخ ٢٤ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦١) من المدير الى توكيل جدة ، ص ، ص : ٤٤ ، ٤٥ ٠

(٢١٣) ـــــ : سجل م/٦/٣/ ، رقم ٤٩٨ بتاريخ غاية ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى محافظ ينبع ، ص : ٢٠٧ ٠

التى تحقق راحة الحجاج ، مثلما كان همزة الوصل بين السفن ووكيل الأشغال المصرية فى جدة .

وفى هذا المجال نجد من الضرورى الاشارة الى أنه فى أعقاب عودة الحجاج كان يحدث زحام شديد فى الموانىء المصرية ، وكان هذا يؤدى لبعض الارتباك للسلطات المحلية ، الأمر الذى جعل البحرية التجارية المصرية تقوم بتسيير بعض سفنها الى موانىء لم تكن تمر بها من قبل لنقلهم وتخفيف هذا الازدحام بناء على اقتراحات الادارة أحيانا ، وبناء على الأوامر الخديوية فى أحيان أخرى ، من ذلك صدور الأمر الكريم بتاريخ ١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ (٢٠ سبتمبر ١٨٦٦) بتوجه الباخرة سمنود الى طنجة لنقل الحجاج الى هناك (٢١٤) .

ولما كانت تنتشر بعض الأوبئة التى تهدد الحالة الصحية من جراء طيلة الزحام والاقامة ، لذلك قامت الحكومة باستئجار سفن من مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى مارس ١٨٧٥ لنقل الحجاج المزدحمين فى بورسعيد الى بلادهم (٢١٥) ، وفى بعض الأحيان ، قامت المصلحة باستئجار سفينة انجليزية لنقل ستمائة حاج الى طرابلس الغرب ، وسفينة أرمينية لنقل أربعمائة وخمسين حاجا الى مراكش ، ثم وابور ثالث انجليزى لنقل آخرين (٢١٦) .

لقد كان المحمل فرصة لتجمع وفود الحجاج المارين بمصر ، ومن مصر كان تفضيلهم الانتقال الى الأماكن المقدسة بالسفن المصرية ، ومن ثم بعد عودتهم كانوا يرون أن البحرية التجارية المصرية بسفنها وادارتها مسئولة عن نقلهم ويثقون فى أنها ستعمل على راحتهم ، وقد كانت مثل هذه المشاعر مميزة لسلوكيات تلك الفترة ، وقد سبق الاشارة لذلك من خلال مخطوطات بعضهم ، ولذلك ازاء خصوصية هذه العلاقة كانت ترى البحرية التجارية أنها مسئولة عن راحتهم وتوصيلهم الى بلادهم ، ويرجح أن مثل هذا السلوك كان باعثا على زيادة اقبال الحجاج على استخدام السفن المصرية .

ـ الركاب :

ننتقل بعد ذلك الى مسألة نقل الركاب من طرف الميرى ، وهذه حسبما أشير فقد كانت بعض نماذجها لظروف انسانية أمثال فقراء الحجاج

---

(٢١٤) ـ (ديوان معية) : دفتر ١٩١٩ ، رقم ٩ بتاريخ ١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ (سبتمبر ١٨٦٦) أمر كريم الى ديوان الداخلية ، ص : ٢٠ .

(٢١٥) الوقائع المصرية : العدد ٥٩٩ بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٩٢ هـ/٢٨ مارس ١٨٧٥ .

(٢١٦) ـ : العدد ٦٠٠ بتاريخ ٢٧ صفر ١٢٩٢ هـ/٤ ابريل ١٨٧٥ .

وكان يتحمل الميرى أجرتهم كاملة أحيانا ، وتحصل نصف الأجرة ويتحمل الميرى النصف المتبقى فى أحيان أخرى (*) ، ويتم سدادها من المالية بعد ذلك ، وفى حالة صدور تأشيرة خديوية تنفذ كأمر صادر بالمجانية وهى فى حالات قليلة ٠

وبعيدا عن هؤلاء فقد كانت توصية الميرى بالنقل ، أو تخصيص احدى السفن لنقل كبار الضيوف ، فقد كان ذلك يتم لتوطيد علاقات سياسية أو اجتماعية وكانت السفن المصرية أدوات ـ هامة لبلورة صورة امكانات وكرم الحكومة ـ اذ كان مطلوبا منها توفير كل ما من شانه توفير سبل الراحة ، بالاضافة الى هذه المهام فقد كانت هناك السفن المخصوصة لنقل أفراد العائلة الخديوية أو أحد كبار رجال الدولة ، وفى اشارات سريعة نعرض لبعض هذه النماذج ٠

تبعا لتطور امكانات البحرية التجارية المصرية ، فان الشركة المجيدية لم تكن تمتلك ما وجد بعد ذلك فى الشركة العزيزية ، فبينما كان يتم فى المجيدية تخصيص درجة بأكملها دون بقية السفينة التى يمكن شغلها بآخرين ، كانت العزيزية تخصص سفينة بأكملها ، ونبدأ بسفريات الخديوى وعائلته ونستهلها برحلة محمد سعيد باشا للأقطار الحجازية ومعه الحريم ومن فى الدائرة ، وذلك فى موسم حج ١٢٧٥ هـ (يونية / يولية ١٨٥٩) باستخدامه سفن الشركة المجيدية ، والأرجح أن تكون هذه الرحلة هى بداية التحول الحقيقى لموكب الحج الى البحر بدلا من البر ، وقد بلغت أجرة استخدامه سفن المجيدية ١١٨٥٢٢٣ قرش و٣٣ بارة ، وقد اقتصرت مهام السفن على توصيله واعادته دون انتظار بالموانى ، ولأن عدد السفن ذاتها كان ضئيلا فهو أربع سفن للشركة فى البحر الأحمر ، وقد استقل الباشا السفينة « نجد » وجهز له ركن خاص لم يكن أصلا فى تصميم السفينة وأسمته الوثيقة « كشك » تم فكه بعد أن أوصل الباشا الى جدة وترك فى السويس ثم أعيد تركيبه ثانية عند عودته من ينبع (٢١٧) ، ومن المفارقات أن هذه التكاليف لم يتم

(*) فى ٢٣ شوال ١٢٩٦ هـ/١٩ أكتوبر ١٨٧٩ صدق مجلس النظار على افادة رياسة عموم مجلس الصحة لنظارة الداخلية بمنع سفر الحجاج الفقراء من السويس للأقطار الحجازية بالنظر لعدم تفوقهم ونظافتهم التى يخشى منها حدوث الأمراض ٠

ـ فيليب جلاد : مرجع سابق ، جـ ٢ ، الاسكندرية ١٨٩١ ، ص : ٣٥٧ ٠

(٢١٧) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محفظة ٢٣ معية تركى ، ترجمة المكاتبة رقم ٢٤٣ بتاريخ ٢٣ ذى الحجة ١٢٧٥ هـ (يولية ١٨٥٩) من محمد أمين لطفى كتخدا ولى النعم الى صاحب السعادة ٠

ـ (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٣ رقم ٥٢٨ بتاريخ ١٤ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١ م) من المدير الى ناظر الجهادية ، ص : ٢٩١ ، ـ رقم ٢٤ بتاريخ ٢١ ر (ربيع ثانى) ١٢٧٨ (أكتوبر ١٨٦١) من مدير المجيدية الى يعقوب أفندى ، ص : ٢٣٥ ٠

سدادها الا بعد تصفية المجيدية ، وذلك عندما وافق اسماعيل باشا على صرفها من ديوان المالية أثناء فترة نيابته بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٧٨ هـ (١٨ أبريل ١٨٦٢) (٢١٨) ٠

وعلى الرغم من قدسية هذه الرحلة دينيا ، الا أن توقيت هذه الزيارة كان ذا علاقة بالظروف السياسية التى كانت تمر بها مصر من جراء تزايد الأزمة بينه وبين الباب العالى وانجلترا والتى كانت تهدد بعزله ، ومن ثم آثر اللجوء الى الأماكن المقدسة التماسا للسكينة الروحية ، والا لماذا لم تتم هذه الرحلة المقدسة قبل ذلك ، بدلا من تركه شريف باشا ناظر خارجيته يحاول معالجة الموقف ! (٢١٩) ٠

ولعل هذه الاشارات توضح أسباب هامة فى خسائر المجيدية وتراكم الديون وعدم وجود سيولة نقدية لدفع المرتبات الأمر الذى أهاج عامليها أو جعل بعضهم يفر من العمل بالسفن حسبما أشرنا لذلك فى ادارة السفن وشئون الأفراد ٠

وعلى العكس من ذلك فقد قام اسماعيل باشا بانشاء سفن خاصة بتنقلاته من أهمها « مصر والمحروسة » وكان يطلق عليها الخاصة الخديوية ، بينما كان يستخدم السفن التجارية فى انتقالات حاشيته أو ضيوفه ، فقد سافرت الباخرة « الغربية » الى الأستانة وهى تحمل خدم الحريم لتهيئة سراى ميركون فى مايو ١٨٧٢ (٢٢٠) ، وذلك قبل سفر الخديوى اليها ، وهى الزيارة التى بدأت فى الاسبوع الثالث من يونية ١٨٧٢ وزار فيها السلطان ووزراء الباب العالى والسلطانة الوالدة ، واغتنم فرصة الاحتفال بتبوء السلطان عبد العزيز عرش الخلافة وأقام فى سرايته هذه حفلا ووليمة خاصة للسلطان قدم له فيها الهدايا ، ثم عاد من الاستانة فى ٤ أغسطس ١٨٧٢ ، بعد أن كللت جهوده فى كسب الرضا السلطانى ، وأعقب ذلك صدور فرمان ١٠ سبتمبر ١٨٧٢ الذى ألغى فرمان ١٨٦٩

---

(٢١٨) ـ : سجل م/٦/٢/٤ رقم ١٢٤ بتاريخ ١٤ جا (جمادى ثانى) ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) من المدير الى المعية السنية بيان المطلوب للمجيدية عن سفرية ولى النعم ، ص : ٢ ٠

ـ (ديوان معية) : دفتر ١٦٧٣ صادر معية ، رقم ٣٣٥ بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٧٨ هـ (٨ أبريل ١٨٦٢) من المعية اسماعيل باشا الى نظارة المالية بالموافقة على صرف مطلوب المجيدية أجرة سفر الوابورات بالجناب الداورى ومن معه للأقطار الحجازية ، ص : ١٣٥ ٠

(٢١٩) د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ٠٠ ج ١ ، ص ـ ص : ٢٨٢ ـ ٣٠٠ ٠

(٢٢٠) الجوائب : العدد ٥٨٧ بتاريخ الأربعاء ربيع الأول ١٢٨٦ هـ/٢٩ مايو ١٨٧٢ ٠

وأكد للخديوى من جديد المزايا التى سبق حصوله عليها قبل ذلك ، والحق به صدور خط شريف يوضح مزايا الفرمان فى الخامس والعشرين من الشهر ذاته (٢٢١) ·

وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى أن السفن التجارية المصرية كانت ترسل أعدادا منها للمشاركة فى الاحتفالات السلطانية ، وذلك على نفقة الحكومة ولعلها كانت ضمن الوسائل أو الأساليب التى استخدمها اسماعيل باشا لكسب الرضا العثمانى وتحقيق أغراضه ، وقد سبق الاشارة الى شىء من هذا القبيل فى توكيل الاستانة ، ونضيف الى ذلك ما حدث ابان الاحتفالات العثمانية بعيد جلوس السلطان عام ١٨٧٤ ، حيث تم ارسال البخارية « الفيوم » احدى سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، بعد أن تم تزيينها واستقلتها « توحيدة خانم (هانم) أفندى » وظلت هذه السفينة بالاستانة للمشاركة فى تلك الاحتفالات ، وقد استغرقت هذه المأمورية ٥٦ يوما ، كما سافرت فى الرحلة ذاتها البخارية « البحيرة » وهى تحمل أدوات الجبخانة والشنكات اللازمة للمهرجان السلطانى واستغرقت رحلتها ثلاثة أيام ، بالاضافة الى ذلك السفينة شبين ، وذلك لنقل مأمور المطابخ ولوازمه واستغرقت رحلتها ثلاثة أيام أيضـــا وبلغت الأجرة الاجمالية

بارة	قرش	كيسة
١٩	١٠٧	١٦٢٨ (٢٢٢) ·

وعلى صعيد العلاقة المصرية العثمانية ذاتهـــا ، كان دور السفن التجارية فى نقل كبار رجال السلطنة على نفقة الحكومة ، وكانت هذه أوضح ما تكون فى عهد اسماعيل باشا تبعا لتطور العلاقات السياسية والمصالح ، من ذلك تخصيص السفينة « طنطا » من مصلحة الوابورات الخديوية لسفرية « مصـــطفى بك ياوران الحضرة الشـــاهانية » من الاسكندرية الى الاستانة بتاريخ ٢٦ رجب ١٢٨٩ هـ (٣٠ سبتمبر ١٨٧٢) ،

بارة	قـــــرش
٦	٧٢١٩٤٥

وقد بلغ صافى الأجرة المطلوبة ٦ ٧٢١٩٤٥ (٢٢٣) ، كذلك خصصت لسفرية وانتقالات والى اليمن من والى السويس والحديدة الباخرة « طنطا » عن الفترة من « ٢٦ برمودة ـ ٧ بشنس ١٥٩١ » (٣ ـ ٤ مايو ١٨٧٥) وكان اجمالى المطلوب لمصـــلحة وابورات البوســتة الخديوية عن ذلك

بارة	قرش	كيسة
٢٠	٨١	٣٠٢ ، بما فيها المأكولات والمشروبات وغيرها (٢٢٤) ·

(٢٢١) د· احمد عبد الرحيم : علاقات مصر بتركيا ، ص ـ ص : ١٧٢ ـ ١٧٥ ·
(٢٢٢) للمزيد : امين سامى : مرجع سابق ، مج٣ ، من ج٣ ، ص : ١١٨٤ ·
(٢٢٣) نفسه ، ص : ١٠٥١ ·
(٢٢٤) نفسه ، ص : ١٢٣٦ ·

ولا شك فقد كان توطيد العلاقة بهذا الوالى العثمانى لا تقل أهمية عن الباب العالى ، وزاد من خصوصيتها أنها كانت تعاصر فترة مد النفوذ والتوسعات المصرية فى السواحل الافريقية والى الجنوب من اليمن كانت عدن حيث المراقبة الانجليزية الحذرة للنشاط المصرى ، ونشير فى هذا المجال الى أن الضابط « وود Wood » كتب من عدن الى السير هنرى اليوث سفير انجلترا فى الاستانة بتاريخ ٦ أغسطس ١٨٧٥ يخبره بأن التنازل عن ميناء زيلع والاستيلاء على بربرة يجعلان ساحل البحر الأحمر الغربى كله فى قبضة مصر ، كما أنه كان قد أشيع فى تلك الفترة عن سعى الخديوى للحصول على ادارة شئون اليمن (٢٢٥) ٠

وعامة فمهما كانت الدوافع ، أو دعوى الكرم الخديوى أو ما قامت به السفن التجارية ، أو ما عاد عليها من نولونات التشغيل ، فان أرقام المبالغ السابقة فى هذه الأمثلة فقط قد زادت عن ١٦٨٧١٣٣ قرشا وهذا لا شك كان يمثل انفاقا كبيرا بالنسبة للخديوية المصرية التى كانت تعانى أصلا من الديون ، ناهيك عن بقية المهام والأمور الأخرى ، اذ كانت هناك انتقالات خاصة بابراهام بك كتخدا الخديوى فى الأستانة (٢٢٦) وكذلك أنجال الخديوى اسماعيل « حسن باشا وحسين باشا » ، وقد جاءت اشارات الى سفر نجله « حسن باشا » فى السفينة « الفيوم » الى تريستا فى مايو ١٨٧٦ ، مثلما كانت رحلته من قبل فى الباخرة « الغربية » الى الأستانة فى يونية ١٨٧٣ ، وكذلك سفر « أحمد طلعت باشكاتب الديوان الخديوى » لمصاحبة عائلة المرحوم مصطفى فاضل باشا أخو الخديوى من والى الاسكندرية والاستانة خلال شهرى يناير وفبراير ١٨٧٦ (٢٢٧) ٠

وقد اتسعت مسألة انتقال كبار الضيوف على نفقة الحكومة ، وكان ممن شملتهم فى عهد محمد سعيد باشا الشريف عبد الله والى الحجاز الذى أقام فى مصر فترة من الوقت (من عشرة الى عشرين يوما) ثم سافر بالباخرة قبارى أواخر صفر ١٢٧٥ هـ (سبتمبر ١٨٥٨) (٢٢٨) ، وقد

---

(٢٢٥) د٠ فاروق أباظة : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٢١ ، ٤٣٥ ٠

(٢٢٦) الوقائع المصرية : العدد ٥٣٦ بتاريخ ٢٠ شوال ١٢٩٠ هـ/٩ ديسمبر ١٨٧٣ ٠

(٢٢٧) للمزيد : راجع : الوقائع المصرية : الأعداد ٥١٤ بتاريخ ٦ جمادى الأولى ١٢٩٠ هـ/١ يولية ١٨٧٣ ، ـ ٦٤٠ بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ/١٦ يناير ١٨٧٦ ، ـ ٦٤٣ بتاريخ ١١ محرم ١٢٩٣ هـ/٦ فبراير ١٨٧٦ ، ـ ٦٥٨ بتاريخ ٢٤ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ/١٨ مايو ١٨٧٦ ، ـ ٦٥٩ بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٩٣ هـ/٢٨ مايو ١٨٧٦ ٠

(٢٢٨) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محفظة ٢١ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٩٠ بتاريخ ١١ صفر ١٢٧٥ هـ (٢١ سبتمبر ١٨٥٨) من اسماعيل عاصم ناظر ديوان الداخلية الى صاحب العزة الأفندى بالمعية ٠

تكررت زيارته فى رمضان ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) وسافر بالباخرة جدة ، وقد أشير له بشريف مكة ، ولكن لم تخصص سفينة بأكملها وانما درجة كاملة متميزة (٢٢٩) .

كما جاء أيضا ذكر عزت باشا والى جده ، الذى خصصت لانتقاله السفينة قبارى ، بنــاء على أمر محمد سعيد باشــا لمصلحة الوابورات الميرية (٢٣٠) ، وكذلك شيخ الحرم النبوى «زيور باشا» منتصف ١٢٧٨ هـ (يناير/فبراير ١٨٦٢) ، وقد خصصت له الباخرة « حجاز » لنقله من السويس الى جده ، وحسبما جاء بالوثائق فقد كان برفقته « عياله » عائلته ومشحون بالسفينة ١٢٠٠ أردب غلال « ذخاير (مؤونة) ميرية برسم شون ينبع » (٢٣١) ، ولعل هذا يكشف عن عمق العلاقة بين مصر والحجاز ودور السفن فى النقل البحرى بينهما .

ويبدو أن مسالة تخصيص سفينة بأكملها لم تكن تتبع مع الشركة المجيدية وانما كانت تتبع فى المصلحة الميرية بعد تصفية الشركة وبعد أن أصبحت السفن بأكملها مملوكة للميرى .

بالاضافة الى ماسبق ، جاءت اشارات لسفر على ياور باشا والى اليمن من السويس الى جــدة بالبلــاخرة « نجد » فى جمادى الأولى ١٢٧٩ هـ (نوفمبر ١٨٦٢) ، وقد كان برفقته ٤٢ فردا بياناتهم ١١ بالدرجة الأولى (الباشا ونجله وحريمه) ، ١٧ بالدرجة الثانية كتخدا سعادته ومعاونوه ، ١٤ بالدرجة الثالثة أتباعهم من حريم وغيره (٢٣٢) ، وكما هو واضح فان المكانة السياسية الوظيفية والاجتماعية كانت تحدد الدرجــة التى يتم النزول بها .

وفى عهد اسماعيل باشا تجىء الاشارات العديدة الى ملك زنجبار وسلطان وأمراء دارفور وآخرين فى نفس الاطار الجغرافى ، ولعل هذه الزيارات كانت تعكس التقارب السياسى بين مصر وتلك المناطق . والسعى

---

(٢٢٩) ـ (خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/١ ، بتاريخ ١٠ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) من مدير المجيدية الى وكيلها بجدة ، ص : ٩٩ .

(٢٣٠) ـ : سجل م/٦/١/٥ ، بتاريخ ١٦ جمادى أول ١٢٧٩ هـ (نوفمبر ١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٥٩ .

(٢٣١) ـ : سجل م/٦/١/٤ ، رقم ٢٥٩ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من المدير الى سعادة خليل باشا محافظ ينبع ، ص : ٦٥ .

ـ رقم ٣٠٠ بتاريخ ١٤ شعبان ١٢٧٨ هـ (فبراير ١٨٦٢) من المدير الى خليل باشا محافظ ينبع ، ص : ٨٠ .

(٢٣٢) ـ سجل م/٦/١/٥ ، بتاريخ ١٢ جمادى الأول ١٢٧٩ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) من مدير الوابورات الميرية الى يعقوب أفندى وكيل الوابورات بالسويس ، ص : ١٧٢ .

الى تدعيمها فى مواجهة الأطماع الأجنبية ، وسعيا لتوطيد النفوذ المصرى هناك ، ومن بين هذه الاشـــارات ما تقاضته مصلحة وابورات البوستة الخديوية أجرا للسفينة المنصورة التى كانت مخصصة لنقل ملك زنجبار فى جمـــادى أول ١٢٩٣ هـ (مـايو/يونيـــة ١٨٧٦) وكانت قيمتـه
بارة قـــرش
١٠ ١٨١١٩٨ (٢٣٣) ، وقد تكررت زياراته بعد ذلك .

أما دارفور فمن بين الأسماء التى جاءت منها الى مصر فى ضيافة الخديوى « الأمير حسب الله عم سلطان دارفور » ، ومن الاشارات الأخرى تعيين الباخرة « دسوق » لاحضار كل من « محمد فضلى ابن السلطان المتوفى ابراهيم أمير دارفور » وعمه ومعهما ٣٨٠ من أتباعهما ، وذلك فى مارس ١٨٧٥ (٢٣٤) ، وقد تكررت هذه الزيارات فيما بعد .

ويبدو أنه نتيجة زيادة هذه الانفاقات مع تفاقم سوء الحالة المالية ، أعيد النظر فى نظام تشغيل السفن التجارية لحساب الميرى ، حيث أصدر اسماعيل باشـــا أمرا الى المالية فى ٢٩ ش (شـــعبان) ١٢٩٢ هـ (٣٠ سبتمبر ١٨٧٥) فى أعقـاب طلب مصلحة وابـورات البوستة الخديوية من ديوان المالية سداد مبلغ « ١٨٤٤ كيسة وكسور » قيمة أجرة ومصاريف ادارة الباخرة الفيوم عن انتقالات ابراهام باشا الكتخدا من « ٦ مسرة ١٥٩٠ ـ ٢ هاتور ١٥٩١ » (١١ أغسطس ـ ١٠ نوفمبر ١٨٧٤) بواقع يومى سبع عشرة كيسة وكسور أى أكثر من ٨٥٠٠ قرش يوميا ، وأكثر من ٩٢٢٠ جنيها بصفة اجمالية ، وهى تكلفة كبيرة كما قلنا .

لذلك صدر الأمر المشار اليه ينص على أن مهام هذا التشغيل يجب أن تكون منذئذ نوعين : الأول سفن تتوجه فى مأمورية وتعود منها بدون انتظار ، وهذه تتم محاسبتها حسب جداول اليومية السابق ذكرها ، ـ الثانى : السفن التى تعين فى مأمورية وتقيم فى فترات انتظار مثل حالة الباخرة الفيوم ، فما تتم به المحاسبة انما يكون فقط للماهيات وما يتصل بها بالاضافة الى صرف الفحم والزيت والشحم وباقى الأدوات مع احتساب نسبة لاستهلاك آلات السفينة والاصلاحات علاوة على نسبة للمصروفات الادارية (٢٣٥) ولذلك كانت تخصص السفن بعد ذلك للانتقالات دون انتظار ، وهو ما كان يتم فى حالة سفر حكمدار السودان بين السودان ومصر ، بالاضافة الى النوعيات الأخرى من كبار المسئولين .

---

(٢٣٣) أمين سامى : مرجع سابق ، مج٣ من ج٣ ، ص ، ص : ١٣٦٤ ، ١٣٦٥ .
(٢٣٤) الوقائع المصرية : العدد ٥٩٩ بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٩٢ هـ/٢٨ مارس ١٨٧٥ .
(٢٣٥) أمين سامى : المرجع السابق ، مج٣ من ج٣ ، ص : ١٢٦٢ .

ـ مهام أخرى :

وكان من أهمها تخصيص سفن تجارية لنقل مشحونات من والى الخارج أو توجهها فى مهام حكومية لأمور أخرى ، فمن أمثلة الحالة الأولى ما كان يتم ارساله فى سفن مخصوصة باليومية الى القلاع الحجازية وشون مكة وينبع ، من غلال ودقيق وما الى ذلك ، والأمثلة واشارات الوثائق كثيرة فى هذا المجال ، واذا كان الاطار الدينى قد أملى وجود هذه العلاقة ، فان الاطار السياسى كان هو الآخر يملى التزام الحكومة المصرية أمام السلطان العثمانى بارسال تلك الأشياء الى الأماكن المقدسة .

ونشير فى هذا المجال الى النولونات التى كان يتم محاسبة السفن على أساسها ، فقد كان ذلك فى عهد الشركة المجيدية بواقع ٢٠ ـ ٢٥ قرشا للأردب من السويس الى الأراضى الحجازية بما فيهما أجرة الشحن والتفريغ (٢٣٦) ، وكان مسموحا بنسبة عجز فى حمولات السفن تصل الى ٣٪ بكل أردب تخصم على الميرى ، وقد أشارت احدى وثائق المعية فى أعقاب غرق الحبوب التى كانت مرسلة الى الحجاز ، الى أن مسألة دفع السفينة تعويضا كان يتم بالنسبة لما كان يرسل للجنود العثمانية والقلاع هناك ، أما بالنسبة للصدقات فلم تكن تقبل الحكومة عنها تعويضات لأن ذويها لم يكونوا يقبلون أثمانها ، ولذلك كانت تتحمل الحكومة هذا الأمر ، وحسبما نوهت الوثيقة الى « ان هذا المبدأ وان كان مخالفا لما تقضى به الأصول التجارية عن عدم مسئولية المصدر عن المواد التى تصاب بالتلف أو بالغرق بتقدير الله ـ وأن هذا المبدأ صحيح » فان هذه الحالة استثنائية تتحملها الحكومة (٢٣٧) .

وقد كانت نولونات النقل فى سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية بالنسبة للقمح والشعير من السويس الى جدة بواقع الأردب ٢٠ قرشا ، والى ينبع ١٦ قرشا ، بينما كان نولون قنطار الحمص الى جدة ١٠ قروش والى ينبع ٧ قروش و ٢٠ بارة ، أما الأشخاص المرسلون من الأوقاف فى مصر فكانت أجرة الفرد ٢١٠ قروش الى جدة ، ١٥٠ قرشا الى ينبع (٢٣٨) ، وقد كان يتم النقل قبل تسيير وانتظام السفن البخارية فى

---

(٢٣٦) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٨٩٤ أوامر ، رقم ٣٧ بتاريخ ٤ جمادى آخر ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) أمر كريم الى نظارة المالية ، ص : ٥٩ .

(٢٣٧) ـ محفظة ٢٢ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٤٠٢ بتاريخ ٧ جمادى الآخرة ١٢٧٥ هـ (١٣ يناير ١٨٥٨) من محمود نامى ناظر المالية الى المعية .

(٢٣٨) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة الوابورات) : سجل م/١/٢٨٩٣ جـ٣ رقم ١٢١٧ فى ١٤ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (اغسطس ١٨٧٨) من وكيل السويس الى مدير العموم ، ص : ٣٥ .

سفن شراعية وسواعى وما الى ذلك ، وتتأخر كثيرا ، ولذلك ليس أدل على ما قامت به السفن البخـــارية من دور فى هــذا الشأن ما جـــاء فى مكاتبة « السيد الطاهر أفندى المشاط نجل السيد أحمد أفند المشاط » ونشرته الوقائع المصرية بأن « .. جميع أهل الأقطار الحجازية شاكرون لفضل الحضرة الخديوية وداعون بطول بقائها لما شملت بمكارمها الوفية هذه الأقطار ، فانها أمرت بأن الحبــوب المخصصــة من مصر .. يكون ارسالها فى البواخر الخديوية بعد أن كانت ترسل فى السواعى ولا تصل الا بشق الأنفس .. » (٢٣٩) .

وفى نفس الاطـــار ، فانه حين عانت جزيرة طاشيوز من ضعف محصولاتها الزراعية ، الأمر الذى كان يهددها بحدوث مجاعة حسب تعبير مديرها الوارد فى الوقائع بتاريخ ١٢ ديسمبر ١٨٧٤ ، فقد قام الخديوى باصـــدار أوامر تجهيز ســـفن لنقل ألفى أردب غلال كاعانة أرسلت فورا (٢٤٠) .

وعلى العكس من ذلك فقد كانت السفن تنقل أيضا ما يتصل بالزينة والرفاهية من الخديوى الى السلطان العثمانى ، وعلى الرغم من وجود اشارات لنقل سفن الخاصة الخديوية هذه الأشياء وخاصة « مصر » فقد شاركت بعض السفن الحربية وحسبما جاء فى « الجوائب » يناير ١٨٧٢ ، فقد أبحرت الفرقاطة « الغربية » مشـحونة بالحيوانات الافريقيــة هدية للسلطان (٢٤١) ، وحسبنا أننا أشرنا قبل ذلك لمشاركة البواخر التجارية فى نقل الزينات وحضور الاحتفالات السلطانية .

أما بالنسبة لاحتياجات الحكومة من الخارج فهذه كانت من أساسيات عمل السفن التجارية طالما كان ذلك لا يتطلب تخصيص سفينة بأكملها ، فكان يتم نقل احتياجات الميرى فى رحلاتها العادية ، وفى بعض الأحيان كانت تخصص سفينة أو سفن لاحضار مشحونات من موانىء لا تمر بها ، وقد حدث ذلك بدرجات متفاوتة ، ولكنه كان نظاما متبعا منذ الشركة المجيدية التى نطالع فى وثائقها المبكرة مثلا ارسال الباخرة « النيل » الى برشلونة لاحضار بغال منها (٢٤٢) .

---

(٢٣٩) الوقائع المصرية : العدد ٧٤٤ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٩٥ هـ/٢٠ يناير ١٨٧٨ .

(٢٤٠) ـــ : العدد ٥٨٥ بتاريخ ٤ ذى القعدة ١٢٩١ هـ/١٢ ديسمبر ١٨٧٤ .

(٢٤١) الجوائب : العدد ٥٧٠ بتاريخ ٢٠ ذى القعدة ١٢٨٨/٣١ يناير ١٨٧٢ .

(٢٤٢) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ٥٠٢ معية ذى الحجة ١٢٧١ هـ ــ ذى الحجة ١٢٧٣ هـ (اغسطس ١٨٥٥ ــ يولية ١٨٥٧) ، رقم ٢٤٩١ من مأمور الخارجية الى المعية ، ص : ٤١ .

بالاضافة الى ذلك كان دورها هاما فى النقل بين مصر والملحقات ، حيث كانت تعنى الحكومة بعملية التطوير الحضارى لتلك المناطق ، وبالتالى فقد كان وجود هذه السفن يكفل نقل ما تريده الحكومة من والى تلك المناطق ، وقد قامت الباخرة « مصوع » فى عهد الشركة العزيزية بنقل الآلات والأدوات والمعدات اللازمة لمد خطوط التلغراف فى السودان ، وكان ضمن ما أرسلته الحكومة المصرية ٤٥٠ عامودا من الخشب لتركيبها كدفعة أولى ، كانت تكفى منتصف الطريق بين سواكن وكسلا ، وقد احتفل بنصب أول عامود للتلغراف فى سواكن يوم الأحد ٢ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ/ ٢٠ مارس ١٨٦٥ (٢٤٣) ، وكذلك خصصت بعض سفنها لنقل أدوات خاصة بانشاء السكك الحديدية فى السودان ، وكانت حمولة السفينة « مسير » مثلا ٤٣٩٠ قطعة خشبية بالاضافة الى صناديق دهانات وما الى ذلك (٢٤٤) .

وبمناسبة ذكر التلغراف فاننا نشير الى أنه قد تم تأجير الباخرة قبارى لشركة التلغراف الانجليزية باليومية ، وذلك لنقل أدوات البرق من خليج السويس الى شدوان والقصير وسواكن ، وكان ذلك فى أواخر عهد سعيد باشا (٢٤٥) ، ويرجح أن تكون هذه المهام ذات علاقة بالترضية السياسية لانجلترا ، لأن بعض المتعصبين قاموا بمهاجمة وتدمير محطة البرق التى أنشأوها فى القصير فى يونية ١٨٥٩ ، وقد ترتب على ذلك أن أوصى القنصل البريطانى فى الإسكندرية حكومته بتوجيه نظر قيادة البحرية البريطانية بمراعاة وضع قوة بحرية بريطانية لحماية مصالحهم فى البحر الأحمر (٢٤٦) ، ويرجح أن مسألة تشغيل سفن تجارية مصرية فى نقل المهام الانجليزية كان من عوامل تهدئة أولئك المتعصبين .

---

(٢٤٣) سعد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص ص : ١٠٣ ، ١٠٤ ، وقد أضاف بأن حشرة القرضة أضرت بالأخشاب المصرية ، ومن ثم تم الاستعاضة عنها بأخشاب سودانية علاوة على اجراء دهانات للمصرية .

(٢٤٤) دار الوثائق القومية (خدمات ــ مصلحة الوابورات) : سجل م/٦/٣/٢٦ جـ ١ ، رقم ٢ بتاريخ ٢ محرم ١٢٩٥ هـ (٧ يناير ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير العموم بمصر ، ص : ٦١ .

(٢٤٥) ــ (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٣ ، رقم ٤٣٦ بتاريخ ٤ ب (رجب) ١٢٧٧ هـ (يناير ١٨٦١) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٦٠ ، ــ سجل م/٦/١/٤ رقم ٢٩٣ بتاريخ ١١ ش. (شعبان) ١٢٧٨ (فبراير ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى زليل قبودان سوارى وابور قبارى ، ص : ٧٦ ، ــ سجل م/٦/٤/٦ رقم ١٥٥ بتاريخ ٢٥ شوال ١٢٧٩ هـ (أبريل ١٨٦٣) من ديوان المالية الى مدير الوابورات الميرية ، ص : ٨ .

(٢٤٦) د. فاروق أباظة : مرجع سابق ، ص : ٣١٥ .

وتجدر الاشارة الى أنه كانت هنـاك حركة نشطة لانشاء فنـارات بالبحر الأحمر لارشاد السفن ، ولكنها كانت تحت اشراف وادارة الشركة الشرقية الإنجليزية P & O ، الى أن وضعت تحت ادارة الحكومة المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، ولا شـك فقد كانت السفن الانجليزية تبعا لأعدادها الكثيرة هى المستفيد الأكبر من هذه الفنارات الخاصة فى عهد سعيد باشا التى شهدت ضآلة عدد السفن التجارية المصرية ، ولكن على الرغم من ذلك فقد شهد العهد ذاته تخصيص السفينة قبارى للمهندس الإنجليزى المنوط به المرور للكشف على الفنـارات وملاحظتها ، وكانت أجرته تضاف على الحكومة ، وقد مكث فى احدى مأمورياته ثلاثة عشر يوما خـلال عام ١٢٧٧ هـ (١٨٦١/٦٠) ، وبلغت أجرته اليوميـة ٩٤٢٥ قرشا (٢٤٧) .

وبعد تمصير ادارتها منذ بدايات ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) ، فقد شاركت البحرية التجارية المصرية بدور أكبر فى نقـل أدوات واحتياجات الفنارات ، وبعد أن كانت تشـارك سفنها السفينة الحربية (« الطور » ـ التى كانت مخصصة للفنارات) انفردت سفن الشركة العزيزية بذلك منذ ١٦ ربيع الثانى ١٢٨٦ هـ (٢٧ يولية ١٨٦٩) مقابل اعفائها من دفع رسوم الفنارات (٢٤٨) ، وقد شارك قبودانات بعض سفن هذه الشركة فى معاينة واختيار أماكن الفنارات التى تم انشاؤها فى مناطق أخرى ، تجاه السواحل الافريقية بعد ذلك (٢٤٩) .

وقد قامت بواخر مصلحة وابورات البوستة الخديوية بدور أكبر فى تلك المهام اتساقا مع ظروف الفترة التاريخية بعد افتتاح قناة السويس وتزايد الحركة الملاحية ، ثم بعد امتداد النفوذ المصرى لمناطق أبعد من سواكن ومصوع ، الى زيلع وبربرة ورأس جردفون وغيرها ، ثم بعد امتلاك مصر فنار زنوبيا الانجليزى الذى كان فى المدخل الجنوبى للبحر الأحمر فى محرم ١٢٨٨ هـ (مارس/أبريل ١٨٧١) وبعد الاهتمام بانشاء الفنارات والشمندورات فى مرافىء الموانىء الأخرى التى تبعت مصر (٢٥٠) .

---

(٢٤٧) دار الوثائق القومية (دفاتر ـ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٨٠ ، رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ ابريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص ، ص : ٢٢٣ ، ٢٢٧ .

(٢٤٨) ـ : عزيزية : قرار مجلس الادارة ٦٧ ـ ١٨٦٩ ، صورة قرار قومسيون القومبانية العزيزية نمرة ٥٩ بتاريخ ١٦ شهر ربيع الأخر ١٢٨٦ هـ (٢٧ يولية ١٨٦٩) .

(٢٤٩) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٢ .

(٢٥٠) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص (ظروف قيام النشاط البحرى) .

لذلك كانت توضع سفن مخصوصة لانتقالات ماكيلوب باشا Mckillop مدير عموم الليمانات والفنارات وآخرين تدفع نفقاتها من ديوان المالية ، وقد تكرر ذلك كثيرا ، على سبيل المثال الباخرة النجيلة وكانت فى احدى مأمورياتها تلك خلال عام ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥) لانتقالات

بارة قرش كيسة

وكيل عموم الليمانات والفنارات ، وبلغ نولونها ٢٠ ٢٦٢ ٢٦٢ (٢٥١) أى نحو ١٣١٢٦٢ قرشا ، واشارات لورود الباخرة دسوق التى كان ينتقل بها ماكليوب باشا فى محرم ١٢٩٢ هـ/فبراير ١٨٧٦ (٢٥٢) .

ولنا أن نشير فى هذه الخصوصية الى أن مسألة ابحار السفن التجارية فى مهام الفنارات كانت فى بعض الأحيان ذات أبعاد سياسية ، من ذلك تعيين الباخرتين دسوق ومصوع فى مامورية برئاسة ماكيلوب باشا منذ ٢٢ محرم ١٢٩٢ هـ (أواخر فبراير ١٨٧٥) وأبحرتا من السويس الى عدن وبربرة ، وعادت السفينة دسوق بعد سبعة أيام بينما ظلت المنصورة مدة المامورية ثلاثة وخمسين يوما (٢٥٣) ، وعاصرها فى نفس الوقت ابحار مأمورية ثانية من السويس فى ١٧ فبراير ١٨٧٥ ، وقد كانت وجهتها رأس جاردفون ، وشاركت فيها أربع سفن ، اثنتان حربيتان هما محمد على ولطيف ، واثنتان تجاريتان هما طنطا ودسوق وقد شارك فى هذه المامورية شايبه لونج Chaillé-Long الأمريكى ، رضوان باشا حاكم بربرة محمد جمالى باشا ، عبد الرازق نظمى ، حسن واصف ، حسين فهمى ، السيد عاكف وفرحات منيب من المصريين ، وكانت أغراض هذه الماموريات الظاهرية بحث وتامين الطرق الملاحية ودراسة مواقع فنارات وما الى ذلك ، ولكنها أسفرت حقيقة وخاصة فى الثانية عن الوصول الى مصب نهر جوبا ، وتصحيح خريطة للساحل الصومالى ، ثم الوصول الى ميناء قسمايو (بورت اسماعيل) ، وقد امتد النفوذ الى هذه المناطق فى أعقاب تلك الماموريات (٢٥٤) .

اذن مسألة البحث وانشاء الفنارات كانت حججا ظاهرية ، اذ سرعان ما وصلت ماكيلوب باشا تعليمات الخديوى مع شايبه لونج الذى لحق به بعد عودته من أجازة ، وحسبما يورد الدكتور فاروق أباظة فانه بعد وصول مكيلوب الى بربرة اتجهت السفن المصرية صوب رأس حافون

(٢٥١) أمين سامى : مرجع سابق ، مج٣ من ج٣ ، ص : ١٢٤٩ .

(٢٥٢) الوقائع المصرية : العدد ٦٤٤ بتاريخ ١٨ محرم ١٢٩٣ هـ/١٣ فبراير ١٨٧٦ .

(٢٥٣) المصدر نفسه .

(٢٥٤) دار الوثائق القومية (خدمات ـ مصلحة وابورات البوستة) سجل م/١/٣/٢٩ ج ٣ ، رقم ١٠ بتاريخ ١٣ و (ذى الحجة) ١٢٩٦ هـ (نوفمبر ١٨٧٩) من المالية الى مدير مصلحة الوابورات ، ص : ٨٦ .

فوصلتها فى ٥ أكتوبر ١٨٧٥ ، وتم الاجتماع بزعماء القبائل ودعوتهم للدخول فى طاعة الخديوى وقبل شيخ حافون المدعو عثمان محمود ذلك . ثم قامت الحملة باحتلال قسمايو بعد أن طردت منها حامية سلطان زنجبار . وباحتلال قسمايو التى أطلق عليها بورت اسماعيل حققت الحملة التى كانت قد أرسلت من أجلها الى ساحل الصومال (٢٥٥) . وكان الخديوى قد أرسل فى نوفمبر ١٨٧٥ السفينة التجـارية « المحلة » وكان قائدها يدعى فردريكو Fredrico يحمل تعليمات من الخديوى اسماعيل الى ماكيلوب باشا بضرورة التجول فى الساحل الافريقى من فرموزا الى بربرة لدراسة مرانىء وخلجان هذا الجزء من الساحل ، ومعرفة الأماكن التى يمكن اقامة فنارات بها وابلاغ الحكومة المصرية عن ذلك (٢٥٦) .

أى أن عوامل التجارة كانت مقدمة للسياسة ، وبمعنى آخر السياسة تتبع الاقتصـاد ، وحسبنا أن السفن التجارية قد قامت ــ ازاء هـذه الاشارات ــ بدور هام سواء فى التمهيد والاستطلاع للأماكن التى أنشئت بها فنارات وأقيمت معها ملاحة تجارية بعد ذلك ، أو فى مشاركتها السفن الحربية القيام بنفس المهام التى استتبعها مد النفوذ السياسى ، ولعل هذه الجهود المصرية كانت تمثل آنئذ مدا يحد من امتداد النفوذ الاستعمارى الأوربى .

سابعا : دور السفن التجارية فى دعم الأسطول الحربى :

قبل فى أكثر بحوث البحرية بأن البحرية التجارية أو الاسـطول التجارى يشكل عنصرا حيويا فى مفهوم استراتيجية قوة الدولة ، جنبا الى جنب مع الاسطول الحربى ، وخاصـة فى القرن الماضى فى أعقـاب استخدام البخار وتحقيق عامل السرعة ، وتبدو أهميته كعنصر حيوى من أنه فى وقت السلم يعمل على تحقيق الأهداف الاقتصادية للدولة ، وتقديم الخدمات الحيوية للاسـطول الحربى ، نظرا لعامل المرونة فى التحرك للسفن التجارية بين الدول وفى مياهها الاقليمية عكس السفن الحربية التى لا تتحقق لها مثل هذه المرونة الا فى الظروف الحربية أو الانتقال باتفاقات مسبقة بين الدول ، وفى أوقات الحرب تمثل السفن التجارية عنصر الدعم للاسطول الحربى وذلك بما تقوم به من مهام فى النقل والامداد.

---

(٢٥٥) ــ فريدريك بنولابك : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٦١ ــ ٦٦ .

ــ عبد الرحمن زكى : نواح عسكرية وجغرافية فى عصر اسماعيل ، مجلة الجيش المصرى : العدد الثالث ، ذو القعدة ١٣٠٧ هـ/يناير ١٩٣٩ ، ص : ٤٢١ .

ــ نفسه : الجيش المصرى والاستكشاف فى افريقيا ، المقتطف : الجزء الرابع من المجلد ٩٢ ، ابريل ١٩٣٨ ، ص ــ ص ٣٩٩ ــ ٤٠٢ .

(٢٥٦) د. فاروق أباظة : مرجع سابق ، ص ص : ٤٤٨ ، ٤٤٩ .

والتموين . وخاصة أن القرن التاسع عشر كان يشهد تحول بعض السفن من تجارية الى حربية وبالعكس ، وذلك قبل وجود التخصص والتجهيزات الدقيقة لكل منهما ، أو حسب الاحتياجات ، وقد شهدنا أمثلة لذلك فى عهد محمد على (٢٥٧) .

أما بعد ظهور كل منهما على حدة ، فقد شهدنا فى فترة الدراسة نماذج للتعاون فيما بينهما بدءا من استخدام العمالة الحربية من الدوننما فى السفن التجارية واجراء التنقلات فيما بينهما ، الى تدريب التلامذة البحريين الذين عملوا فيما بعد فى كليهما وغير ذلك ، ونعرض فى النقاط التالية امثلة للدور الذى قامت به السفن التجارية فى خدمة ودعم الاسطول الحربى سواء فى أوقات السلم والحرب .

أولا : كانت مسالة نقل الركاب من الجهادية أو البحرية (الدوننما) تتم بنصف الأجرة تبعا للفرمانات الصادرة بتأسيس مشروعات البحرية التجارية المصرية ، وكان هذا يتبع بالنسبة للقوات المصرية أو العثمانية ، وذلك فى حالة الرحلات البحرية العادية ، أى دون تخصيص سفينة باليوميات المتفق عليها مع الميرى (٢٥٨) .

وفى حالات أخرى كان يتم تخصيص سفينة باكملها ، من ذلك تعيين الباخرة « برشيان » ــ نجد فيما بعد ــ من سفن المجيدية ، بتاريخ ١٠ ربيع الاول ١٢٧٥ هـ (٢٩ أكتوبر ١٨٥٨) للابحار فى مأمورية سفر حافظ خليل فريق البحرية الى مالطة (٢٥٩) .

كذلك قامت السفينة ذاتها فى أواخر رجب ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) بنقل الأورطة المصرية من جدة الى السويس (٢٦٠) .

وتجدر الاشارة الى أن بعض السفن التجارية كانت تقوم بنقل المسجونين لحساب الحكومة فى حراسة الجهادية ، من ذلك قدوم السفينة

---

(٢٥٧) راجع ما سبق تناوله فى التمهيد بدءا من ماهية البحرية التجارية .

(٢٥٨) ــ فرمان المجيدية ، ــ فرمان العزيزية .

ــ دار الوثائق القومية (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/٣/٣ رقم ٧٥ بتاريخ ٧ محرم ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية بطلب سداد ٣٦١٠ قروش نولون انفار جهادية ، ص : ٢٥٣ .

(٢٥٩) ــ (ديوان معية) : محفظة ٢٢ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ٧٠ بتاريخ ١٠ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٩ أكتوبر ١٨٥٨) من حافظ خليل فريق البحرية الى المعية .

(٢٦٠) ــ (خدمات ــ مجيدية) : سجل م/٦/١/١ ، رقم ٢٨ بتاريخ ٢٤ ب (رجب) ١٢٧٧ هـ (١٨٦١) من مدير المجيدية الى طاهر قبودان سوارى وابور نجد ، ص : ٣١ ، وكانت كما يلى :ــ

١ بكباشى (مقدم) ، ١ صاغ (رائد) ، ٣ يوزباشى (نقيب) ، ٣ صول (مساعد) وكاتب ، ٣ ملازمين ، ٣٤٤ فرد جهادية ، ١٩ خدم ١٦ حريم ، وكان العفش والمهمات =

قبـــارى التابعة للشركة المجيـــدية ، من ينبع الى السويس فى ٨ صفر ١٢٧٥ هـ (١٨ سبتمبر ١٨٥٨) وبها الفريق اسماعيل باشا وستة وثلاثون سجينا فى حراسة ثمانية عشر جنديا (٢٦١) ، ويرجح أن تكون تلك المهمـــة قد انتقلت فيما بعـــد الى احـــدى السفن الحربية ، وذلك لعدم تكرار الاشارة اليها فى مأموريات السفن التجارية ، وكان متبعـــا صرف التعيينات من مأكل ومشرب لهم من السفينة وتعلى ضمن الأجرة على الميرى مثلما كان متبعا تسليم الأسلحة النارية أو الجارحة بايصالات الى قائد السفينة ثم ترد عند المغادرة ٠

ثانيا : فيما يتصل بنقل أمور خاصة ، فقد كان منها احضار أخشاب من سلانيك فى النصف الثانى من ١٣٧١ هـ (١٨٥٥) وذلك للحاجة اليها فى صناعة السفن ، ويرجح أنها كانت خاصة بالتجهيزات لحرب القرم ، لأنه صدرت الأوامر للسفن التجارية المبحرة بوضع مدافع بهـــا خشية القرصان (٢٦٢) ٠

كذلك قامت السفينة قبارى بنقل خيول خاصـــة بخيالة (سلاح الفرسان والفروسية) المعية وذلك فى منتصف جمادى الثانى ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) من السويس الى جدة ، وقد تطلب هذا الأمر اعداد صناديق خاصة بمساحة سطح السفينة وذلك لعدم تصميمه من قبل لنقل الحيوانات (٢٦٣) ٠

وفيما عدا ذلك فقد كانت هنـــاك مهام نقل الغلال وامدادات الغذاء الخاصة بأورط وآلايات العساكر المصرية بالقلاع الحجازية وغيرها ، وكذلك الأمور الخاصة بالقوات العثمانية فى القلاع ذاتهـــا ، أو تلك التى كانت ترسل الى اليمن وما الى ذلك ، وخاصة قبل افتتاح قناة السويس ، حيث كانت السفن البخارية المصرية متفوقة عن العثمانية الشراعية فى البحـــر

= ٤٣ خيمة للضباط والعساكر ، ١٢ زنط (ملبس) سلاح ، ٨٩ شدالات (شدات) ، ١٧ صندوق جبخانة (ذخيرة) ، ١ برميل فول ، ٢ صندوق لكاتب وصول (مساعد) ، ٤ صندوق وأجزاخانة ، ٣ صندوق تفكجى (لصيانة الأسلحة) ، ١ ألجرة (مطبخ) ٠

(٢٦١) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محفظة ٢١ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٧٥ بتاريخ ٨ صفر ١٢٧٥ هـ (١٨ سبتمبر ١٨٥٨) من اسماعيل عاصم ناظر ديوان الداخلية الى صاحب العزة الأفندى بالمعية ٠

(٢٦٢) ـ : دفتر ٥٠٤ صادر أوامر تركى النصف الثانى من ١٢٧١ هـ ، امر رقم ٣٤٤ ص ٧ أمر الى ديوان البحر ٠

(٢٦٣) ـ (خدمات ـ مجيدية) : ســـجل م/٦/١/٨ ، رقم ١٣٤ بتاريخ ١٥ جا (جمادى الثانى) ١٢٧٧ هـ (٣٠ ديسمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى وكيلها بالسويس ، ص ١٨٣ ٠

الأحمر (٢٦٤) ، وقد أشارت بعض الوثائق مثـــلا الى المستحق لمصلحة الوابورات الميرية فى ٢٦ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (يونيـــة ١٨٦٣) مبلغ ١٥٩٩٩٤ قرشا و٧ بارات مطلوب عن نولون وتعيينات صرفت الى ٩١١ عساكر شاهانية (سلطانية) أحضرت من الحجاز الى السويس ، بالاضافة الى ٣٩٤ أردب غلال أرسلت الى ينبع (٢٦٥) ، وكذلك نولون عساكر شاهانية وتعيينات خاصـــة بهم مبلغ ١٢١١٢٦ قرش و٨ بارات لعــدد ٥٦٧ سافروا بالسفينة نجد ، ٦٠٥ بالسفينة قبـــارى فى جمادى الثـــانى من العام ذاته (٢٦٦) ، بالاضافة الى اشارات أخرى فى نفس الاطار ٠

وتؤكد هذه الاشارات أن مهام السفن التجارية فى هذه الخصوصية ، كانت تخدم القوات العثمانية مثلما خدمت المصرية ، وكان متبعا عند اجراء المحاسبة أنه يتم تقديم شهادات المأمورية المعتمدة بالصحة من أعلى رتبة فى المأمورية ، ثم تقدم هذه الشهادات أو ترسل الى ديوان الماليـــة المصرية لمتابعة السداد للبحرية التجارية المصرية والمحاســـبة مع الباب العـــالى ، أو حسب مايراه الخديوى ٠

ثالثا : بالنسبة للمعارك والارساليات الحربية :

ـ **حملة المكسيك :** وهى التى أرسلها محمد سعيد باشا للمشاركة مع القوات الفرنسية على أثر محــــادثة مع الامبراطور نابليون الثالث فى فرنسا ، وقد أبحرت فى ٨ يناير ١٨٦٣ ، وكانت تعتبر زجا بمصر فى حرب أجنبية لم تكن لها فيها مصلحة ، بل سببت لمصر مشـــاكل مع السلطان العثمانى لارسال هذه القوات بدون استئذانه ، وان كان قد أبرق للسلطان فى ١٦ يناير ١٨٦٣ معتذرا عن ذلك ، الا أن خليفته اسماعيل باشا لم يعمل على اعادتها بل انه ـ على حد قول الدكتور الشناوى ـ أصدر أوامر متلاحقة منذ ٢٧ فبراير ١٨٦٥ الى اسماعيل سليم باشا ناظر الجهادية وجعفر باشا حكمدار السودان باعداد وتجهيز فرقة عسكرية تتكون من ألف جنـــدى لتسافر الى المكسيك وتحل بدلا من الفرقة السابقة التى تناقصت أعدادها ، غير أنه حدث تلكؤ أو تباطؤ فى الارسال من السودان بحجة ظهور وبـاء

---

(٢٦٤) ـ (ديوان معية) : محفظة ٢١ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ٧١ بتاريخ ٢١ محرم ١٢٧٥ هـ (سبتمبر ١٨٥٨) من متصرف ايالة اليمن الى الأفندى صاحب السعادة بالمعية ٠

(٢٦٥) ـ(خدمات ـ مجيدية) : سجل م/٦/٤/٦ ، رقم ٢٠٣ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ(يونية ١٨٦٣) من ديوان المالية الى مدير الوابورات ، ص : ٢٧ ٠

(٢٦٦) ـ : سجل م/٦/١/٥ بتاريخ ١٩ جمادى آخر ١٢٧٩ هـ (ديسمبر ١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية الى ناظر المالية ، ص : ٢١٨ ٠

الكوليرا ، ولم ترسل الحملة بسبب سحب القوات الفرنسية من المكسيك وبدأ جلاؤها فى ١٣ يناير ١٨٦٧ (٢٦٧) ٠

على أن مايتصل بالبحرية التجارية المصرية فى هذا الشـــأن هو أن الخديوى اسماعيل كان قد أصدر فى ١٠ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ (٢٧ مارس ١٨٦٦) أمرا الى الشركة العزيزية بتجهيز واعداد السفن اللازمة لنقل جنود الأورطة الجديدة التى كان مقررا ارسالها من السودان الى مصر ومنها الى المكسيك (٢٦٨) ، وهو الذى لم يتم للأسباب التى سبق ذكرها ، ولكن هذا يوضح بأن سفن العزيزية كان ينتظرها دور فى نقل تلك القوات ٠

ب ـ ثورة عسير ١٨٦٣ ـ ١٨٦٥ :

وهى الثورة التى تزعمها محمد بن عائض أمير عسير ضـــد الدولة العثمانية ، وقد فشل متصرف الحديدة فى القضاء على تلك الثورة ، وقد أقلق ذلك الدولة العثمانية فأرسلت تطلب من والى مصر اسماعيل العون ، وقد وافق على ذلك خاصة فى ضوء ما تفرضه الفرمانات بالاضافة الى كسب الرضا السلطانى ، وأرسل فى أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٣) الى القبوكتخدا بما يفيد الانتهاء من تجهيز القوات المرسلة ، وقد أبحـرت طلائعها على الباخرة الحديدة (*) ـ احـدى سفن الشركة العزيزية ـ فى ٣ يونية ١٨٦٤ من السويس الى جده (٢٦٩) ٠

وقد ذكر عمر طوسون أن هذه الطليعة التى نقلتها الحديدة كانت مكونة من ٥٤٤ فردا ثم أضاف بأنه تبعتهـا باخرة أخرى نقلت ٨٠٠ فرد أعدوا للاقامة بصفة حامية فى مكة ، وبعد خمسة عشر يوما أبحرت الباخرتان ينبع والقصير التابعتان للشركة العزيزية المصرية من جدة وهما تحملان ٨٥٠ جنديا مصريا منها الى قنفذة (٢٧٠) ، غير أن هذه الأحداث انتهت دون قتال على أثر منح ثائر عسـير لقب أمير الأمراء وقبوله دفع الخـــراج للدولة العثمانية ، غير أن مهام السفن التجارية قد بدأت ثانية فى نقلها العساكر المصرية ومهماتهم من جده وقنفذة الى مصر ، وقد خصصت لذلك ثلاث بواخر تجـــارية ، أما جملة المستحق للشركة عن تلك المهام فى الذهاب والاياب

---

(٢٦٧) د٠ عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ٠٠ جـ ١ ، ص ـ ص : ٥٢٧ ـ ٥٢٩ ٠

(٢٦٨) عبد الله حسين : مرجع سابق ، ص ص : ١٠٢ ، ١٠٣ ٠

(★) راجع ما سبق ذكره عن هذه السفينة واقتران تسميتها بالحملة فى الفصل الخاص « تطور سفن البحرية التجارية المصرية » ٠

(٢٦٩) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٢٤١ ـ ٢٤٤ ٠

(٢٧٠) عمر طوسون (الأمير) : ثورة العسير ، مجلة الجيش المصرى ، العدد الثانى محرم ١٣٦٣ هـ/يناير ١٩٤٤ ، ص ص : ١٩٥ ، ١٩٦ ٠

قرش كيسة
فقد بلغ ٣٩٤ ١٥١٩ (٢٧١) أى نحو ٧٥٩٨٩٤ قرشا .

على أن هذه المهام كانت تؤدى الى حدوث اختلال فى مرور السفن لأغراض التجارة ، وهو ما يفسر بعض شكاوى التجار التى كانت ترد للادارة .

- حرب كريت ١٨٦٦ - ١٨٦٧ :

كان السلطان العثمانى « محمود » قد تخلى عن كريت لوالى مصر محمد على مكافأة له على معاونته فى اخماد ثورة اليونان ١٨٢١ ، غير أن معاهدة لندن ١٨٤٠ ألغت ذلك ، الى أن عادت اليها القوات المصرية ثانية عام ١٨٦٦ للمشاركة فى اخمـاد ثورة أهالى كريت ضـد الحكم العثمانى من جراء سوء الادارة ونظم الضرائب ، بالاضافة الى ما لعبته الدسائس الأجنبية من اليونانيين والايطاليين وقنصل روسيا (٢٧٢) .

وقد تواترت الروايات حول بداية ابحار طلائع القوات المصرية من الاسكندرية بين ٢٩ مايو ١٨٦٦ ، و ٢٢ يوليو ١٨٦٦ غـير أن الثابت فى مشاركة السفن التجارية تضمنته اشارة سرهنك التى أوردها عمر طوسون بعد ذلك ، حيث كانت من سـفن العزيزية تسـع هى : « الشرقيـة - الرحمانية - قليوب - دمنهور - الفيوم - الدقهلية » ، ثم لحقت بها بعد زمن يسير « الزقازيق - البحيرة - طنطا » ، وقد نقلت المجموعة الأولى من السفن آلايين من (البيادة) المشاة (٢٧٣) .

وتجدر الاشارة الى أن العزيزية قد قررت بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) جعل أحد وابوراتها الصغار مخزنا للفحم الخاص بمأمورية كريت (٢٧٤) ، أما بقية نظم عمل السفن الأخرى تبعـا لقـرار المجلس الخصوصى الصادر فى ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) فقد كان اعتماد شهادات تشغيلها من ناظر البحرية ، وأن احدى البواخـر التسع

---

(٢٧١) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٩١٦ أوامر ، رقم ٢٢٦ بتاريخ غاية ربيع الأول ١٢٨٣ هـ (أغسطس ١٨٦٦) أمر كريم الى المالية ، ص : ٨٧ .

(٢٧٢) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص ، ص : ٢٤٤ ، ٢٤٥ .

(٢٧٣) للمزيد ، - نفسه ، ص : ٢٤٧ ، - اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ج٢ ، ص : ٢٩١ ، - جميل خانكى : مرجع سابق ص : ٣٧٢ .

- عمر طوسون (الأمير) الحملة المصرية فى البوسنة ١٨٦٦ ، مجلة الجيش المصرى ، المجلد السادس ، العدد الثالث ربيع الثانى ١٣٦٣ هـ/أبريل ١٩٤٢ ، ص : ٣٧٣ .

- راجع : بيانات السفن التجارية ضمن ملاحق هذا الكتاب .

(٢٧٤) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٥ - ١٨٦٧ ، صورة قرار نمرة ٦٧/٧٧ بتاريخ الأربعاء ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) .

صـــارت تعمل بين كريت والأستانة ، والثمـــانية الأخر بين كريت ومصر ، كانت منها ســـتة فى انتقال دائب واثنتان تحت طلب الحكومة كطوارىء للانتقالات والنقل ، ثم عدل ذلك فى فترة لاحقة الى أربعة فى العمل ومثلها فى الطوارىء للانتقـــالات ، وقد كلفت هذه الأحداث مصر أموالا طائلة ، ويكفى أن نشير الى نولون ست سفن من هذه الأعداد ، حيث بلغ أكثر من ١٠٣٦٧ كيسة وكسور (٢٧٥) ، أى أكثر من ٥١٨٣٥٠٠ قرشا ، ولا شك فقد أدت هذه المأموريات لحدوث خلل فى خطوط سير السفن لأغراض التجـــارة ، حتى أن خط الشـــام تم الغاؤه لفترة ، وكان هذا يؤثر على استقرار تعامل التجار مع السفن المصرية ، وبالتـــالى الاتجـــاه الى السفن الأجنبية ٠

ولأننا لم نقف على احصاءات دقيقة لاجمالى ايرادات سفن البحـــر المتوسط طيلة الفترة ، الا أن ما ثبت منها كان يؤكد تقلصه عن ايرادات البحر الأحمر ، على الرغـم من زيـادة أعداد سفن العزيزية العاملة به عن البحر الأحمر ، وحين جاء ذكره فى بعض وثائق الشركة لاحقا ، كان يشار الى حدوث خسارة فى البحر المتوسط خاصة فى الفترات التى تلت انتكاسة تجارة القطن ، الأمر الذى يجعلنا نعتقد بأن يومية عمل السفن التجارية لحساب الحكومة لم تكن مجزية مقارنة بمزاولتها النشاط التجارى ، ولعل هذا يقدم تفسيرا عمليا لأسباب خسائر العزيزية رغم تفوق أعداد سفنها ، ولكنها على أية حال كانت تقوم بواجباتها فى دعم الأســـطول الحربى (*) ، وتعبيرا عن مفهوم قوة الدولة بسفنها التجارية والحربية ٠

وتجدر الاشارة الى أنه أثناء تلك الأحداث صدرت التعليمات من ديوان البحـرية الى الشركة العزيزية فى « تـــوت ١٥٨٣ » (سبتمبر ١٨٦٦) بوضع مدافع وغناديق (بنادق)فى سفنها العاملة بالمأمورية ، وقد طالب ديوان البحرية الشركة العزيزية بسداد أثمانها وكانت نحو ١٢٣٦١٢ قرشا و١ بارة ، ولكن لم تدفع الشركة تلك القيمة ويرجح عدم استخدامها لهم ، وتم اعادة الأصناف المذكورة بما صرف لها من ذخائر ، ومن ثم اعتبرت أن ذلك كان على سبيل الأمانة (٢٧٦) ٠

---

(٢٧٥) ــ : محفظة دون رقم أو عنوان ، ملف تحديد تعريفة النقل بالعزيزية ، صورة قرار المجلس الخصـــوصى نمرة ١٤٨ بتاريخ ٧ ج (جمادى الأول) ١٢٨٤ هـ (أكتوبر ١٨٦٧) ٠

(*) للمزيد حول الأحداث الحربية : السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٢٤٤ ــ ٢٥٢ ٠

(٢٧٦) دار الوثائق القومية (ديوان البحرية) : دفتر ٣٨٧ عربى صادر جـ ٢ ، س/٢/٥/٤ ، وثيقة رقم ٣٣٢ بتاريخ ١١ هـ (ذى القعدة) ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩). من ديوان البحرية الى الشركة العزيزية ، ص : ٢٩٦ ٠

كما نشير الى أنه رغم انتهاء الحرب وعـــودة القوات ، فان عـلاقة السفن التجارية المصرية لم تنته بكريت وانما استمرت فى نقل العساكر اليها ، ولكنها كانت من العساكر الشاهانية من مرسين الى كريت ، اذ كانت قد خصصت الباخرة «دسوق» من سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى نهايات ١٢٩٣ هـ وأوائل ١٢٩٤ هـ (١٨٧٧/٧٦) لنقل تلك العساكر الى كريت وظلت هناك فترة تنقل الحامية بين قندية وميناء السوده (٢٧٧)، أى أن أهمية البحرية التجارية المصرية كانت تلقى هى الأخرى بظلال قوتها على الأسطول الحربى العثمانى ولم تقتصر على مصر ٠

ـ حرب الحبشة :

سبقت الاشارة فى أكثر من موضع لأهمية سواحل البحر الأحمر الافريقية الى مصر واهتمام اسماعيل بذلك ، كما أشرنا أيضا لمثال لتعاون السفن التجارية مع الحربية فى مهام الفنارات والتى تبع بعض مأمورياتها مد النفوذ السياسى المصرى الى بورت اسماعيل (قسمايو) ، وفى أحداث الحبشة هذه ، فقد كانت هناك ـ حسبما يرى البعض ـ خطـــة أعدها اسماعيل باشا لفتح الحبشة وذلك من خلال تجريدتين فى وقت واحد ، الأولى تهاجمها شمالا عن طريق مصوع وعهد بقيادتها الى الكولونيـــل أرندروب Arendrupp ، والثانية من الجنوب عن طريق ميناء تاجورة الواقعة على خليج عدن ويقودها منزنجر باشا Munzinger ، وقد منيت الحملة الأولى بالهزيمة فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥ وكان القائد من بين قتلاها ، مثلما قتل منزنجر أيضا فى الثانية فى ١٥ نوفمبر ١٨٧٥ ، أى فى نفس الشهر ٠

لذلك أعد اسماعيل باشا تجريدة أخرى برئاسة اللواء راتب باشا رئيس أركانها الجنرال الأمريكى لورنج Loring وبصحبته الأمير حسن باشا أحد أنجال الخديوى ، وكان قوامهـــا ١٥ ألف مقاتل ، وقد أبلت هذه القوة فى المعـارك البرية التى دارت بينها وبين قوات الحبشـــة ولكن لم تحسم المعارك نصر أى من الطرفين (٢٧٨) ٠

على أن سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية قامت بدور هام فى نقل القوات المصرية ، وقد شاركت فيها البواخر الآتية « الدقهلية ـ الزقازيق ـ كوفيت ـ الرحمانية ـ الحديدة ـ مسير ـ القصير ـ دمنهور ـ

---

(٢٧٧) ـ (خدمات ـ مصلحة الوابورات) سجل م/٢٥/٣/١ وارد فروع ، رقم ٢٩ فى ٢٠ ص (صفر) ١٢٩٤ هـ (مارس ١٨٧٧) من وابور دسوق الى مدير عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، ص : ٢٩ ٠

(٢٧٨) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٢٥٤ ـ ٢٥٦ ٠

المنيا ـ النجيلة ـ المحلة » ومن الحربية « المحروسة ـ الغربية ـ سفينة نمره ١ ، نمرة ٢ ، بوستة مصر » (٢٧٩) ، حيث كانت مهام التجارية هى نقل الجنود ، وذخائرهم ومؤونتهم ، ولم ترد اشارات لوقوع معارك بحرية وانما كانت جميعها برية ، مثلما لم نعثر عن المبالغ التى حسبت كنولون لهذه المهام ٠

ـ حرب البلقان ١٨٧٦/١٨٧٧ :

كانت الدولة العثمانية تسير من سيىء الى أسوأ فى عهد السلطان عبد العزيز حيث تزايدت الديون ، حتى وصلت عام خلعه فى ٣٠ أغسطس ١٨٧٥ ومبايعة السلطان مراد ، الى عشرة أمثال ماكانت عليه فى نهاية عهد سلفه السلطان عبد المجيد وشهد العام ذاته مراقبة الهيئة الدولية (دائرة الديون العمومية) (٢٨٠) للميزانية العثمانية ، وقد تزايدت الضرائب على رعايا الدولة من جراء ذلك ، الأمر الذى دفع لثورتهم ، وكانت امارات الصرب والبوستة والهرسك أكثر حدة فى هذا المجال . وكان ذلك معاصرا لفترة السلطان عبد الحميد ، الذى تولى السلطة بعد ثلاثة أشهر من عزل السلطان مراد لجنونه ، وتزايدت الاضطرابات فى تلك الامارات وخاصة مع وجود اشارات لدعم روسيا والنمسا بعض الجماعات المعارضة ، وفشل الباب العالى فى اخماد تلك الاضطرابات ، الأمر الذى دفع السلطان لطلب المساعدة من مصر الملتزمة بذلك أصلا بموجب الفرمانات (٢٨١) ٠

وقد أشارت الوقائع المصرية لهذه الأحداث وظروف ارسال القوات المصرية بتاريخ ٩ يولية ١٨٧٦ ، بقولها : من المعلوم أن أمير الصرب يقوم منذ فترة بتحركات وتداركات حربية ومساعدات خفية لأشقياء بوسنة وهرسك مما يستحق عليه التأديب ، وأن النصائح التى نصح بها الباب العالى امارة الصرب كانت عبارة عن ثلاث مسائل : « أولا : ارسال المبلغ المتأخر من الويركو الجارى تأديته الى خزانة الدولة العلية ، ثانيا : تفريق العساكر المحتشدة فى الحدود ، ثالثا : اطلاق مائة مدفع وواحد

---

(٢٧٩) الوقائع المصرية : الأعداد ٦٤١ بتاريخ ٢٧ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ/٢٣ يناير ١٨٧٦ ، ـ ٦٤٣ بتاريخ ١١ محرم ١٢٩٣ هـ/٦ فبراير ١٨٧٦ ، ـ ٦٤٦ بتاريخ ٢ صفر ١٢٩٢ هـ/٢٧ فبراير ١٨٧٦ ، ـ ٦٥٤ بتاريخ ٢١ ربيع الأول ١٢٩٣ هـ/١٦ أبريل ١٨٧٦ ، ـ ٦٥٦ بتاريخ ٦ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ/٣٠ أبريل ٨٧٦ ، ـ ٦٥١ بتاريخ ١٥ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ/٩ مايو ١٨٧٦ ، ـ ٦٥٩ بتاريخ ٥ جمادى الأول ١٢٩٣ هـ/٢٨ مايو ١٨٧٦ ٠

(٢٨٠) د٠ محمد محمد السروجى : مصر والمسالة الشرقية فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر ، مطبعة المصرى الاسكندرية ١٩٦٦ ، ص ، ص : ١٢٥ ، ١٢٦ ٠

(٢٨١) د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص ـ ص : ١٩٠ ـ ١٩٤ ٠

(١٠١ طلقة) من قلعة بلغراد (بلجراد) اعلانا (احتفـــالا) بالجلوس السلطانى ، فلم يجب صراحة عن واحدة منها بل أظهر العصيان وكفران النعمة .. » (٢٨٢) ، الأمر الذى يرجع نشوب القتال فى أعقاب ذلك .

وكان قد ورد قبل أيام من ذلك ، تلغراف من الصدارة العظمى ، يتضمن طلب ارسال آلايين من العساكر النظامية الى دار السعادة ، وأنه جار تهيئة استعدادات السفر ، وتم استدعاء السفن المصرية التى كانت مشاركة فى نقل القوات بعد مسألة الحبشة ، وجاءت الاشارة الى أن الجاهز منها والذى تقرر ابحاره فى اليوم التالى الاثنين ١٠ يولية ١٨٦ ثلاث سفن ، اثنتان تجاريتان هما الدقهلية والرحمانية والثالثة « المحروســـة » التى كانت مخصصة لركوب الخديوى ، وحملت هذه السفن جانبا من القوات، وبعدهما الباخرة التجارية « الفيوم » التى كانت عائدة من الأستانة ، على أن تلحق بها السفن الأخرى التى ترد من البحر الأحمر (٢٨٣) ، وكانت منها التجارية الشرقية ، البحيرة ، والحربية مصر والغربية وغيرها (٢٨٤).

وقد أشـــار البعض الى أن عدد القوات التى أرســـلت كان ٧٠٤٥ جنديا ، يقودها أحمـــد راشـــد باشا حسنى (*) ، والبعض الآخر نحو ٧٠٠٠ (٢٨٥) ، بينما ذكرت الوقائع المصرية أن ما بلغها من الأخبـــار

---

(٢٨٢) الوقائع المصرية : العدد ٦٦٥ بتاريخ الأحد ١٧ جمادى الثانى ١٢٩٣ هـ/٩ يولية ١٨٧٦ .

(٢٨٣) الوقائع المصرية : العدد نفسه .

(٢٨٤) ـ : العدد ٦٦٦ بتاريخ ٢٤ جمادى الثانية ١٢٩٣ هـ/١٦ يولية ١٨٧٦ ، ـ العدد ٦٨٨ بتاريخ غرة ذى الحجة ١٢٩٣ هـ /١٧ ديسمبر ١٨٧٦ .

(★) أحمد راشد حسنى باشا الجركسى ١٢٥٠ هـ/١٨٣٤ ـ ١٣٢٣ هـ/١٩٠٥ : ولد فى احدى مدن القوقاز ثم سافر الى الاستانة وعمره تسع سنوات ومكث بها عامين ثم قدم الى مصر وأقام بها ، والتحق بمدرسة المفروزة (المشاه) سنة ١٨٤٩ ، ولما اتم علومه سافر الى فرنسا ١٨٥٤ وعاد . بعد عامين برتبة ملازم أول ، وصار يترقى الى ان عين اميرآلاى ١٨٦٠ ثم قائـدا للآلاى السعيد الثانى ، واستغنى عن خدماته بالجيش الفترة وعين فى تفتيش الوجه القبلى ثم أعيد ثانية ١٨٦٣ وتولى قيادة الآلاى الرابع فى كسلا ، ثم الآلاى الأول فى الخرطوم ، فالآلاى السابع فى الحجاز وغير ذلك ثم قائدا للقوات فى بربرة وفى سنة ١٨٦٥ قائدا للواء السابع الذى سافر الى كريت ونال عن بسالته رتبة اللواء عام ١٨٦٧ . وفى نفس العام منح رتبة الرفيق وعين قائدا لآلايات الحرس وياورا ، وقد اشترك ضـــمن الثورة العرابية فى عدة معارك ضد الانجليز ، وأصيب فى قدميه فى معركة القصاصين ، وبعد هزيمة العرابيين ألقى القبض عليه بتهمة اشتراكه فى الثورة ، توفى ١٣٢٣/١٩٠٥ ، ويعتبر من العظام القلائل .

ـ زكى محمد مجاهد : مرجع سابق ، جـ ٢ ، ص ، ص : ٧ ، ٨ .

(٢٨٥) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠١ ، ـ السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٥٧ .

الرسمية أن تلك القوات قدرت بعشرة آلاف فرد ، وقد ظلت عمليات نقلها بحريا مستمرة حتى ديسمبر ١٨٧٦ ، حيث قامت بنقل بقيتها ثلاث سفن هى الغربية ومصر والتجارية الرحمانية ، وقد اتجهت هذه السفن بحمولاتها الى سلانيك (٢٨٦) .

ـ الحرب الروسية التركية ١٨٧٧/١٨٧٨ :

في أبريل ١٨٧٧ اعلنت روسيا الحرب على تركيا سعيا وراء أهدافها التوسعية ، وزحفت جيوشها على البلقان والأملاك العثمانية فى آسيا (٢٨٧) .

فى الوقت ذاته ، لم تكن القوات المصرية التى شاركت فى أحداث البلقان قد عادت الى مصر ومن ثم فقد شاركت في تلك الحرب ، ثم أرسلت قوات مصرية أخرى لتعزيزها ، بناء على طلب السلطان وموافقة الخديوى بعد أن بحث ـ لأول مرة فى تاريخ مصر النيابى فى العصر الحديث ـ مجلس شورى النواب مسألة تمويلها ، نظرا لتفاقم الديون ، وبما لا يخل بمصلحة الدائنين الأوربيين وتم ذلك عن طريق فرض ضريبة اضافية قدرها ١٠٪ من مجموع ضرائب مصر ، وأعدت الحملة بقيادة الأمير حسن ثالث أنجال الخديوى اسماعيل ، وكانت تتكون من ٦ الى ٧ آلاف مقاتل، بينما ذكر الدكتور أحمد عبد المنصف أنها كانت ١١٥٣٠ جنديا (٢٨٨) .

وقد أشارت الوقائع المصرية لهذه القوة ، فذكرت أن ابحارها من الاسكندرية كان يوم الاثنين ١١ يونية ١٨٧٧ ، وقامت بنقلها تسع سفن، أربع منها حربية هى مصر ، محمد على ، الغربية ، صاعقة ، وخمس تجارية هى فيوم ، شرقية ، رحمانية ، بحيرة ، طنطا ، وسارت فى حراسة سفن حربية عثمانية قدمت من الاستانة لهذا الغرض (٢٨٩) .

على أن ما يعنينا من هذه الاشارات هو ما تؤكده عن مدى التلاحم الذى كان بين السفن التجارية والحربية فى مثل هذه الظروف سواء بالنسبة لاشتراكهما فى النقل أو فى حراسة تأمين المسير ، وهنا تجدر

---

(٢٨٦) الوقائع المصرية : العدد ٦٨٨ بتاريخ غرة ذى الحجة ١٢٩٣ هـ/١٧ ديسمبر ١٨٧٦ .

(٢٨٧) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا .. ، ص ص : ١٩٣ ، ١٩٤ .

(٢٨٨) ـ المرجع نفسه ، ص ص : ١٩٥ ، ١٩٦ ، ـ د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠١ .

(٢٨٩) الوقائع المصرية : العدد ٧١٤ بتاريخ ٦ جمادى الثانى ١٢٩٤ هـ/١٧ يونية ١٨٧٧ .

الاشارة الى أنه كان من المتعارف عليه عند اعلان حالة الطوارىء فى الممرات المحية ضرورة اعلام سفن مختلف الدول بذلك ، ولذا فقد نشرت حكومة الباب العالى فى صحيفة « بصيرت » ما نقلته عنها « الوقائع المصرية » من أنه صدر قرار من الدولة العلية بخصوص البحر الأسود يشمتل على أربع مواد هى :

أولا : قامت الدولة العلية بفرض حصار بحرى حول سواحل روسيا من « جوركصو » بجهة آسيا من البحر الأسود الى مصب « كيليبا » بجهة الروم ايلى ٠

ثانيا : يبدأ الحصار من ٥مايو ١٨٧٧ ، وتكون المحافظة عليه بواسطة دونتمه عثمانية تحتوى على قوة كافية ٠

ثالثا : رخص للسفن التجارية التى ترغب فى الذهاب الى الموانىء التى تحت الحصار ثلاثة أيام (مهلة ـ سماح) ، وللسفن التى تريد الخروج خمسة أيام ، وذلك بعد ٥ مايو ، وتعامل بعد ذلك السفن التى تريد الدخول أو الخروج معاملة الأعداء ٠

رابعا : السفن التى تكون سائرة ولم تعلم بالحصار ، على الدونتما العثمانية أن تخبرها بذلك عند اقترابها من جهات الحصار ، فان استمرت فى السير بقصد الدخول تعامل معاملة الأعداء (٢٩٠) ٠

أما بالنسبة لأحداث المعارك فانه رغم صلابة القوات التركية والمصرية ، الا أن القوات الروسية اكتسحت البلقان ، وهنا تجدر الاشارة الى أن الخطر هدد الأستانة ذاتها ، حتى انه حدثت حركة كبيرة من المهاجرين الى خارجها لدرجة أنهم وصلوا أزمير وهناك كانت ترسل كميات كبيرة من البر ، (الصدقات والتبرعات) لتوزيعها على المهاجرين ، وتجمعت أعداد كبيرة من عساكر الرديف ، لارسالها الى ميدان الحرب (٢٩١) ، وكذلك المتطوعون ، وانتهت بتوقيع معاهدة سان استفانو ٣ مارس ١٨٧٨ ، وأذن بالسفر للسفن التجارية (٢٩٢) ٠

ومن المهام التى قامت بها السفن التجارية المصرية أثناء الأحداث علاوة على نقل الجنود وأسلحتهم أنها تولت أيضا مسئولية نقل البريد ، وكذلك اعادة الجرحى والمرضى الى مصر ، وقد وردت اشارة لقيام الباخرة

---

(٢٩٠) ـ : العدد ٧١١ بتاريخ ١٤ جمادى الأولى ١٢٩٤ هـ/٢٧ مايو ١٨٧٧ ٠

(٢٩١) ـ : العدد ٧٤٣ بتاريخ ٩ محرم ١٢٩٥ هـ/١٣ يناير ١٨٧٨ ٠

(٢٩٢) د٠ احمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٩٧ ، وكان تاريخ معاهدة الصلح الروسية التركية ٣ مارس وهو ما أوردته الوقائع وليس كما ذكره البعض ١٥ مارس ١٨٧٨ ٠

« الرحمانية » بنقل ٧٠ فردا جرحى الى الاسكندرية ، وكذلك المهاجرين بين الموانىء العثمانية ونفس الشىء بالنسبة لنقل القوات من الولايات العثمانية ــ التى لم تكن بها سفن بحرية كافية ــ الى ميدان الحرب (٢٩٣) ٠

ومع أواخر مارس ١٨٧٧ بدأت تجهيزات عودة تلك السفن وعلى متنها القوات المصرية ، من حيث كان تمركزها فى وارنة الى الأستانة ثم عادت بأفواجها الأولى الى مصر خمس سفن أبحرت من الاستانة يومى الأربعاء والخميس ٣ ، ٤ آبريل ١٨٧٧ واستمرت عمليات النقل فى الفترات التالية (٢٩٤) ٠

على أنه من الضرورى فى هذا المجال الاشارة الى أن مشاركة مصر فى هذه الأحداث قد كبدتها خسائر مالية كبيرة ، زادت من سوء حال الحكومة والمصريين على السواء ،فعندما فرضت الضرائب لتمويل لقوات حدثت تذمرات ثورية فى صعيد مصر على الحكم الخديوى ، وبعد ما عادت القوات لم تكن هناك أموال تكفى للانفاق على الجيش فتم تسريح ٢٥٠٠ من الضباط للاستيداع دفعة واحدة ، بالاضافة الى تأخر مرتبات الموظفين وتزايد الحنق على الوزارة النوبارية والمداخلات الأوربية ، فحدثت ثورة الضباط على نوبار باشا يوم الثلاثاء ١٨ فبراير ١٨٧٩ بقيادة لطيف سليم باشا ، وكادوا يفتكون به ، وهاج بعضهم على الخديوى نفسه ، الأمر الذى عجل بسقوط وزارة نوبار فى ١٩ فبراير ١٨٧٩ (٢٩٥) ٠

وعلى صعيد البحرية التجارية المصرية فقد أشرنا سابقا الى ان مشاركة سفنها بالقياس للجدوى الاقتصادية للتشغيل فى النشاط التجارى ، كانت لاتفى يوميات الحكومة بنفس العائد ، وبالاحرى كانت تمثل خسارتها ، ويرجح أن مشاركة سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى حروب الحبشة ــ البلقان ــ الروسية التركية ، كانت من أهم أسباب وجود عجز فى ايرادتها عن تلك السنوات ولذا فقد حققت أرباحا بعد

---

(٢٩٣) الوقائع المصرية : العدد ٧٥٠ بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٩٥ هـ/٣ مارس ١٨٧٨ . ــ السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٦٥ ٠

(٢٩٤) الوقائع المصرية : العدد ٧٥٥ بتاريخ ٤ ربيع الثانى ١٢٩٥ هـ/٧ أبريل ١٨٧٨ ، ــ العدد ٧٥٦ بتاريخ ١١ ربيع الثانى ١٢٩٥ هـ/١٤ ابريل ١٨٧٨ ٠

(٢٩٥) للمزيد حول هذه الموضوعات : ــ د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى : مصر والمسالة المصرية ٠٠ ، ص ــ ص : ٤٤ ــ ١٠٧ ٠

ــ الكسندر شولش : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٦١ ــ ١٢٧ ، ــ د٠ أنور عبد الملك : مرجع سابق ، ص ــ ص : ٣٩٥ ــ ٤٨٠ ٠

ــ عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، جـ ٢ ، ط ٤ ، ص ــ ص : ١٣٨ ــ ٢١٣ ٠

ــ د٠ على شلبى : جمعية مصر الفتاة ، « مصر النهضة » مركز تاريخ مصر ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٠ ، ص ــ ص : ٧ ــ ٤٨ ٠

انتهائها وتفرغها للعمل الملاحى التجارى رغم معاناة سائر مصر (٢٩٦) ، وزاد من تلك الخسارة كثرة أعداد السفن التجارية المشاركة ولم يكن الأمر مجرد سفينة أو اثنتان وانما تقارب من العشر فى بعض الأحيان أى احداث خلل كبير فى نظم المرور ، ومن ثم يمكن القول بأن هذه الأحداث كانت نكبة بالنسبة لمصر وقد أثبتت الأحداث فى الفترات اللاحقة أن الدفاع السياسى أو محاولة اثبات التفوق أو التطور الحضارى لا جدوى منه بدون ركيزة اقتصادية قوية وهو ما حدث فى مصر منذ تراكم الديون فصندوق الدين فاللجنة والرقابة الثنائية وعزل الخديوى وبعد ذلك الاحتلال .

لكن وعلى الرغم من الخسائر ازاء عجز ايرادات البحرية التجارية من جراء المشاركة فى تلك الحروب والحملات ، الا أن الدور الذى كانت تقوم به لايمكن انكاره فى عدة مجالات تتصل بهذا الجانب هى :

أولا : أن طبيعة عملها فى أوقات السلم جنبت الأسطول الحربى مهام كانت تلقى على عاتقه من قبل ، وتحول دون تفرغه للجوانب العسكرية ، ومنها احضار الأخشاب وغيرها مثال ذلك ماكان يتم فى بدايات سعيد باشا عند ارسال الحربية تارة وبعض التجارية تارة أخرى ، مثلما كانت هذه السفن التجارية أدوات نقل العساكر والآلايات بين مختلف الموانىء والقلاع بتجهيزاتهم وما الى ذلك فى غير أوقات المعارك الحربية .

ثانيا : كانت تشارك السفن التجارية فى المهامالاستطلاعية أو الاستكشافية التى مهدت السبيل لمد النفوذ المصرى لمناطق جديدة وخاصة فى عهد اسماعيل باشا بالنسبة لمأموريات الفنارات فى الملحقات المصرية ، وفى هذا المجال نشير الى أن استخدام الخديوى للسفن التجارية للقيام بذلك الدور ، كان أمرا مشروعا على الأقل فى مواجهة المد الأجنبى الذى كان يستخدم نفس الأسلوب ، ويكفى أن نشير الى أن الميجور ادوارد راسيل Edward Russel المقيم السياسى فى عدن لم يكتف بعمل دعاية مضادة للدور المصرى أثناء انعقاد سوق تجارة بربرة ، وانما طلب من حكومة الهند البريطانية ومن حكومة لندن اتخاذ الاجراءات العملية لمنع تقدم المصريين ، كما أنه طلب منها « اتباع سياسة تقوم على جعل التدخل السياسى يتبع

(٢٩٦) راجع ما سبق تناوله عن ايرادات ومصروفات وعجز أو فائض ميزانية مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى الفصل الخامس « قيام البحرية التجارية » .

التجــار البريطانيين أينمــا ذهبـــوا where British Treaders go, 'The Political interference of the Britich government is to follow. (٢٩٧)

أى أن مهام السفن التجارية فى هذه الحالة كانت تجنب الحكومة المصرية امكانية حدوث مواجهات عســكرية فى حالة ظهور السفن الحربية فى تلك المراحل المبكرة ، ولم تكن الاحتمالات واردة فى مواجهة سفن حربية أجنبية لسفن تجارية تقوم بالمورر السلمى ، وكان يحدث أثناء تأديتها لتلك المأموريات أن تقوم بحمل منقولات خاصة بالمهام العسكرية ، ومن ذلك ما حدث أثناء حملة الصومال التى كان قد قادها ماكيلوب باشا يرافقه رضوان باشا وعبد الرازق بك ، حيث صدر الأمر العالى رقم ٨ بتاريخ ١٧ رمضان ٢٢٩٢ هـ (١٧ أكتوبر ١٨٧٥) الى عبد الرازق بك بتكليف سوارى الباخرة التجارية طنطا بحمل ونقل ٢٠٠٠٠ ريال للانفاق منها عند اللزوم أثناء المأمورية ، وكذلك ألف بندقية كبسول ـ وحسب تعبير الوثيقة « ربما تلزم عند وجود أشخاص من الصومال تعتمدون عليهم فى الاستخدام » (٢٩٨) .

ثالثا : كانت سفن البحرية التجارية تمثل مخزونا استراتيجيا ـ ان جاز التعبير ـ بالنسبة للسفن الحربية سواء فى حــركة تنقلات القادة والربابنة فيما بينهما ، أو المشاركة فى التدريب البحرى للتلامذة ، أو فى توافر أعداد من السفن التى يمكن استخدامها فى نقل العتاد والأسلحة .

رابعا : فى ضوء العرض السابق يمكن القول ان بواخر البحرية التجارية المصرية قامت بدور هام فى دعم الأسطول الحربى أثنــــاء المعارك والحروب التى خاضتها أو شاركت فيها مصر (*) .

---

(٢٩٧) د. فاروق أباظة : مرجع سابق ، ص ـ ص : ٤٣٩ ـ ٤٤١ .

(٢٩٨) د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٣٩ .

(*) الخاتمة تضمنتها الدراسة الأصلية للمؤلف غير المنشورة بجامعة عين شمس ١٩٩١ بنفس عنوان هذا الكتاب ، ص ـ ص : ٧٢٢ ـ ٧٣١ .

ملاحـــق الدراســـة

ملحق رقم (١) (١)

المساهمون فى الشركة العزيزية الذين حضروا اجتماع ١٦ يوليو ١٨٦٨

عـدد الحصص	الاســـم	رقـم الصفحة الواردة بالوثيقة	عـدد الحصص	الاســـم	رقـم الصفحة الواردة بالوثيقة
١١٣٠٨٢	حافظ باشا بالتوكيل عن سعادة افندينا الخديوى الأعظم	ص ١	٣٥٠٠	شريف باشا	تابع ص ١
١٠٠٠	اسماعيل صديق باشا		١٠٠٠	حافظ باشا	
٤٧٥	شيرين باشا		١٠٠	ثابت باشا	
١٠٠٠	جاهين باشا (شاهين)		١٠٠٠	احمد باشا صادق	
١٠٠٠	عبد الله باشا		٥٠٠	احمد باشا رشيد	
٥٠٠	ذو الفقار باشا		٥٠٠	شيرين باشا بالتوكيل عن فاضل باشا	
١٣٥٠	راتب باشا		٥٦٣	محمد عارف باشا (بالتوكيل)	
١٦٥٥	اسماعيل باشا حقى		٢٦٢	داوود باشا	
٢٨٣٥	منصور باشا		١٤٧٥	حنا بيك مبادرى بالتوكيل عن طوسون باشا	
٢٣٥	حسين باشا امين بيت المال		١٠٠٠	محمد بك المنشاوى	
٥٠	حنا بك مبادرى		٢٥٠	احمد باشا الدرملى	
١٠٠٠	محرم بك		١٠٠	يعقوب بك	
٢٥٠	محمد بك سيد احمد		١٠٠٠	محمد بك غالب	
١٠٠	عبد الله بك السيد		٥٠٠	مظلوم بك	
			١٠٠٠	احمد افندى المنشاوى	نقل بعده

(١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات ـ محافظ عزيزية) : المحفظة الأولى ، الملف الثانى ، وثيقة بتاريخ ١٦ يولية ١٨٦٨ ، مجموعة كشوف خاصة ببيان أسماء ومقدار حصص مذكورين اعطيت لهم تذاكر الجمعية المزمع انعقادها ، ص ـ ص : ١ ـ ٦ .

تابـع ما قبله (★)

عدد الحصص	الاسم	رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	عدد الحصص	الاسم	رقم الصفحة الواردة بالوثيقة
٥٠٠	محمود طوسون بك	تابع ص ١	١٠٠٠	محمد شكيب بك	تابع ص ١
١٠٠٠	سليمان بك اباظة		١٠٠٠	لوى مطيعى باشا وكيل بحرية	
٢٩٨	حسن باشا راسم		١٠٠٠	ابراهيم افندى السبكى	
٢٨٦٢	مصطفى بك العنانى		١٦٥	السيد بك اباظة	
٥٠٠	مصطفى ثابت بك		.....	....	
				ص١	٣٨ نفر شخص
٥٠٠	ابراهيم افندى ادهم	ص٢	١٢٥	ابراهيم بك ادهم بالتوكيل	تابع ص ٢
٤٠٠	خليل افندى			عن عرفان باشا	
٥٠٠	شريف افندى		٢٥	محمد افندى العدل	
٢٥	عشماوى بك		٢٥	ابراهيم حطاب	
٢٥	باكير فوزى بك		٥٣	محمد العربانى	
٥٠	مصطفى طوسيه لى بك		٣١	مصطفى جميعى	
٢٥	محمد مشيرى افندى		٢٥	سعد الله حلابه	
٢٥	ابراهيم بك ادهم		٥٠	ابراهيم السلاوى	
٢٥	حسن افندى رفعت		١٠٠	عبد الفتاح سر تجار مصر	
٢٥٠	جلال بك		٨٨	محمد عبد المعطى	
٥٠	صفر باشا		٨٣	السيد محمود البسيونى	
٢٥	حسن حطاب		٥٠	الخواجة يوسف حجار	
٥٠٠	محمد افندى حسن		٢٥	ابراهيم النادورى	
٥٠٠	محمد افندى الصيرفى		٣٠	عبد العال « عمدة سمنود »	
٢٥	نقولا افندى الحجار		٥٠	نخلة افندى جريس	
١٣٤٤	جناب مدكور افندى بالتوكيل		١٤٨	محمود العطار	
	عن نوبار باشا		٢٢١٣	السيد حسن موسى العقاد	
٢٥	محمد بك سعيد		١١٨	ابراهيم افندى المويلحى	
٢٥	محسن بك		.....	....	
				ص ٢ عددها	٢٤ نفر

(★) المصدر نفسه .

تابع ما قبله (★)

عدد الحصص	الاسم	رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	عدد الحصص	الاسم	رقم الصفحة بالوثيقة
٨٩٦	الخواجة اصلان منشاقطاوى	ص ٣	٢٥	الخواجة فردنان جلوانى	
٥٠	الخواجة ديرفيو		٢٥	الخواجة آب صفر	
٢٥	الخواجة فرابيت اوجبانى		٢٥	الخواجة اى مرزان	
٢٥	الخواجة ترنو		٢٥	« انطون كبراده	
٢٥	الخواجة يوسف سوارس		٢٥	« هنرى صفر	
٢٥	الخواجة مركتوميرس		٢٥	« ادوار كبراده	
٤٣	السيد ابراهيم جهيمى		٢٥	« نيويوسف	
٢٥	الخواجة جوزيه جانتى		٢٥	الخواجة بوذيزى	
٥٠	الخواجة حبيب سكاكينى		٢٥	الخواجة واطسن	
٢٥	الخواجة باسيلجورجلاه		٢٥	الخواجة بيتو مرسنيه	
٢٥	الخواجة جوينى رسكويش		٢٥	الخواجة والتر برج	
٢٥	الخواجة فورنلى		٢٥	الخواجة ميخائيل مجلع	
٢٥	الخواجة فردريكو باركر		٢٥	الخواجة ابوقاتى نيشتى	
٢٥	الخواجة جوينى برج		٢٥	الخواجة ليون كليمون	
٢٥	الخواجة جونى استانى		٢٥	الخواجة ليوجى استرادى	
٢٥	الخواجة ابراهيم جوفولوفو		٢٥	« اوجين كبرارة	
٢٥	الخواجة شاومرسيه		.....	مطموس بالأصل وينتهى بالاجمالى	
			١٥٥٩٨٦	الصفحات الى عدد ١١٠ انفار	
	اجمالى أسماء خواجات مطموسة بالأصل أعدادها ٣٦ نفراً وينتهى اجمالى الصفحات بعد هذه الصفحة	ص ٤			
١٦٩٨٥	الى عدد ١٤٦ نفراً				

(★) المصدر نفسه . والنقاط غير واضحة فى الأصل « مطموسة » .

تابع ما قبله (*)

عدد الحصص	الاسم	الصفحة الواردة بالوثيقة	عدد الحصص	الاسم	الصفحة الواردة بالوثيقة
	اجمالى خواجات غالبيتهم ٢٠ حصة ، ولكن اسماؤهم غير واضحة بالأصل ، والذين امكن قراءتهم من ٣٧ عضوا هم : ـ	ص ٥	١٣٥	الخواجة لويمى جاكى	تابع ص ٥
			٨٣٥	الخواجة جول بلوم	
			٣٥	الخواجة ماركيت	
			٢٢٥	الخواجة دافيدسون	
١٢٥	الخواجة يوسف دنا		١٠٢٥	الخواجة اجيرم	
١٢٥	الخواجة شكر الله عزام		٧٥	الخواجة اميل سكاكينى	
٤٢٥	الخواجة م. نيرفى		٥٠	الخواجة منشاكور	
١٠٢٥	الخواجة ج ، هورفس			....	
			١٦٥٨٣٥	حسبما ينتهى اجمالى الصفحات	١٨٣
	ملاحق اخرى ص ٦ بالكشف نفسه				تابع ص ٦
١٠٠	محمود بك الفلكى	ص ٦	٢٥	احمد افندى شكرى	
٤٤	الخواجة فضل اورامى		٤٠	الخواجة موسى ريف	
٢٥	الخواجة بخورفنشا		١٤٥	الخواجة اصلان قطاوى « بالتوكيل »	
٥٠	الخواجة نقولا الجورنالجى (الصحفى)		٧٥	الخواجة اودلفو جوادنيو	
٥٠	الخواجة اودلفو بالتوكيل		٢٥	هيكالى	
٤٠٠	حيدر باشا				

(*) المصدر نفسه .

ملحق رقم (٢)

ترتيب وابورات القومبانية العزيزية بالبحرين ... بتاريخ ٢ صفر ١٢٨٥ هـ (*)

اسم الوابور (السفينة البخارية)	قوة بالحصان	يكون خدمة بكل وابور	سواريات	مفردات	ملازمين	يوزباشه	قلاووظ	حكمــا	خوجــات	مزاجية و عمال عليهم مساعدين بلوك	مهندسين	باش ريس	دومنجي باشا	بلكنجية	دومنجية ثواني	باش عنبرجية	ربع ريس دومان	باش عطشجية	عطشجية	عشبى اول وثاني	دومنجية وقنديل جاويش	برابر وتومرجي	عنبرجية	نفرات دومنجية	قلفاط ومرانجوز ويكون الرفجى	نفرات بحرية	ربع رويسا إرمه	ملاحظــات
الرحمانية	٣٠٠	٩١	١	١	١	١	١	١	١	٤	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٨	٢	١	١	٨	٦	١	٣٠	٢	كشف (١) وابور البحر المتوسط
الشرقية	٣٥٠	٩١	١	١	١	١	١	١	١	٤	١	١	١	١	١	١	٢	٢	١٨	٢	١	١	٨	٦	١	٣٠	٢	
الدقهلية	٣٥٠	٩١	١	١	١	١	١	١	١	٤	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٨	٢	١	١	٨	٦	١	٣٠	٢	
البحيرة	٣٥٠	٩١	١	١	١	١	١	١	١	٤	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٨	٢	١	١	٨	٦	١	٣٠	٢	
طنطا	٢٥٠	٨٨	١	١	١	١	١	١	١	٤	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٥	٢	١	١	٨	٦	١	٣٠	٢	
قليوب	٢٠٠	٧٦	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٦	١	٢٤	٢	
المنيا	٢٠٠	٧٤	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٦	١	٢٢	٢	
الزقازيق	١٨٤	٧٤	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٦	١	٢٢	٢	
المحلة	١٤٠	٧٦	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٦	١	٢٤	٢	
شبين	١٦٠	٧٢	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٦	١	٢٠	٢	
التجيلة	١٢٥	٧٢	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٦	١	٢٠	٢	
مسير	١٢٥	٧٢	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٦	١	٢٠	٢	
دمنهور	١٤٠	٧٢	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٦	١	٢٠	٢	
المنصورة	١٢٥	٧٢	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٦	١	٢٠	٢	
اجمالى		١١١٢	١٤	١٤	١٤	١٤	١٤	١٤	١٤	٤٧	١٤	١٤	١٤	١٤	١٤	١٤	٢٨	٤٢	١٩٥	٢٨	١٤	١٤	٩٤	٨٤	١٤	٣٥٢	٢٨	
سمنود	٢٥٠	٩٤	١	١	١	٢	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٥	٢	١	١	١٠	٤	٢	٣٤	٣	كشف (٢) وابور البحر الأحمر
دسوق	٢٠٠	٧٥	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٥	٢	١	١	٦	٤	١	٢٢	٢	
حجاز	١٥٠	٧٥	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٥	٢	١	١	٦	٤	١	٢٢	٢	
القصير	٩٠	٧٤	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٤	١	٢٤	٢	
ينبع	١٢٠	٧٠	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٤	١	٢٠	٢	
الحديدة	١٤٠	٧٠	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٤	١	٢	٢	
سواكن	١٠٠	٦٥	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	٩	٢	١	١	٦	٤	١	١٨	٢	
مصوع	٩٠	٦٧	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	٩	٢	١	١	٦	٤	١	٢٠	٢	
جدة	١٠٠	٦٨	١	١	١	١	١	١	١	٣	١	١	١	١	١	١	٢	٣	١٢	٢	١	١	٦	٤	١	١٨	٢	
وابور القطر الصغير		٩	١	–	–	–	–	–	–	١	–	–	–	–	–	–	–	–	٢	–	–	–	–	–	–	٣	–	
اجمالى		٦٦٧	١	٩	٩	١	٩	٩	٩	٢٨	٩	٩	٩	٩	٩	٩	١٨	٢٧	١١٣	١٨	٩	٩	٥٨	٣٧	١٠	٢٠١	١٩	
اجمالى عام		١٧٧٩	٢٤	٢٣	٢٣	٢٤	٢٣	٢٣	٢٣	٧٥	٢٣	٢٣	٢٣	٢٤	٢٢	٢٣	٤٦	٦٩	٣٠٨	٤٦	٢٣	٢٣	١٥٢	١٢١	٢٤	٥٤٣	٤٧	

(*) البيان فى كشفين مستقلين بالاصل والاجمالى من عمل الباحث.

عن دار الوثائق القومية (دراوين الخدمات ـ عزيزية) محفظة وابورات (٤) ١٨٦٨/١٨٦٩ ملف عام /ملف خاص ٥ صفر ٨٥/٢٨ مايو ١٨٦٨ـ ٢٥ صفر ١٢٨٥هـ/ ١٦ يولية ١٨٦٨.

ملحق رقم (٣) (١)

بيان ترتيب مقتن الضابطان و الانفار البحرية والكذكيان بوابورات القومبانية العزيزية المصرية الجارين بالبحر الابيض والاحمر كما استصوب ترتيبه فى ٢٦ جا ١٢٨٢هـ (نوفمبر ١٨٦٥)

ملاحظات	إسم الوابور (السفينة)	سفرجي	نفرات بحرية	مراكبوز	قلفاط	إمام	نفرات دومنجية	عنبرجي	بوبر وكارجي	قنديل جاويش ودومانجي	عشجي أول وثاني	نفرات عطشجية	باش عطشجية	ربع ريس دومن	باش ريس إرم	باش سارجية وباش سقاورت دوبة	دومنجي ثاني	بلكنجية	دومنجي باشي	باش ريس	تلاميذ سرك	مهندسين (*) الإرتباط بالبحر الأحمر	مهندسين (*) مربوط بالبحر الأحمر	مساعد بلوك	مرمجي ومساعد للحربجة	خوجة	حكيم	قلاووظ	ملازم	يوزباشي	مفردات	سواري	إجمالي
الكشف الأول وابورات البحر الأبيض	الشرقية		٣٨	١	١	١	٨	١٠	١	١	٢	١٨	٣	٢	٣	١	١	١	١	١	٢	٤		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١١٠
	الدقهلية		٣٨	١	١	١	٨	١٠	١	١	٢	١٨	٣	٢	٣	١	١	١	١	١	٢	٤		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١١٠
	الرحمانية		٣٨	١	١	١	٨	١٠	١	١	٢	١٨	٣	٢	٣	١	١	١	١	١	٢	٤		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١١٠
	البحيرة		٣٨	١	١	١	٨	٨	١	١	٢	١٨	٣	٢	٣	١	١	١	١	١	٢	٤		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٨
	طنطا		٣٨	١	١	١	٨	١٠	١	١	٢	١٥	٣	٢	٣	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٧
	المنيا		٣٧	١	١	١	٨	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٠
	قليوب		٣٧	١	١	١	٨	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٠
	الزقازيق		٣٧	١	١	١	٨	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٠
	شبين		٢٩	١	١	١	٦	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
	الجعفرية		٢٩	١	١	١	٦	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
	المحلة		٢٩	١	١	١	٦	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
	المنصورة		٢٩	١	١	١	٦	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
	سمير		٢٩	١	١	١	٦	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
	النجيلة		٢٩	١	١	١	٦	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
	دمنهور		٢٩	١	١	١	٦	٨	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٣		١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
		اجمالي	٥٠٤	١٥	١٥	١٥	١٠٦	١٢٨	١٥	١٥	٣	٢٠٧	٤٥	٣	٣٥	١٥	١٥	١٥	١٥	١٥	٤١	٤٩		١٥	١٥	١٥	١٥	١٥	٣	١٥	١٥	١٥	١٤٧٥
الكشف الثاني وابورات البحر الأحمر	نجد		٣٢	١	١	١	٨	١٠	١	١	٢	١٥	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٢	١	١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٠
	حجاز		٣٢	١	١	١	٨	١٠	١	١	٢	١٥	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٢	١	١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٠
	ينبع	١	٤٠	١	١	١	٤	٦	١	١	٢	١٢	٣	٤	٢	١	١	١	١	١	٣	٢	١	١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٠
	القصير		٣٩	١	١	١	٨	٦	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٢	١	١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٠
	المدينة		٣٩	١	١	١	٨	٦	١	١	٢	١٢	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٢	١	١	١	١	١	١	٢	١	١	١	١٠٠
	سواكن		٣٠	١	١	١	٨	٨	١	١	٢	٩	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٢	١	١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
	مصوع		٣	١	١	١	٨	٨	١	١	٢	٩	٣	٢	٢	١	١	١	١	١	٣	٢	١	١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
	جدة	١	٣١	١	-	١	٤	٦	١	١	٢	١٢	٣	٤	٢	١	١	١	١	١	٣	٢	١	١	١	١	١	١	٢	١	١	١	٩٠
	(**)	٢	٢٧٣	٨	٧	٨	٥٦	٦	٨	٨	١٦	٩٦	٢٤	٢	١٦	٨	٨	٨	٨	٨	٢٤	١٦	٨	٨	٨	٨	٨	٨	١٦	٨	٨	٨	٧٧
	الاجمالي العام	٢	٧٧٧	٢٣	٢٣	٢٣	١٦٢	١٨٨	٢٣	٢٣	٤٦	٣ ٣	٦٩	٥	٥١	٢٣	٢٣	٢٣	٢٣	٢٣	٦٥	٧٣		٢٣	٢٣	٢٣	٢٣	٢٣	٤٦	٢٣	٢٣	٢٣	٢٢٤٥

(١) دار الوثائق القومية (حدمات ـ عزيزية) محفظة تراجم دفاتر ،ملف محرم ـ غاية الحجة ـ ١٢٨٣هـ ووثيقتان عن قوة عمل السفن بتاريخ ٢٦جا (جمادى الثانية) ١٢٨٢ (نوفمبر ١٨٦٥).
(*) :كان موضحاً قرين البحر الاحمر فقط حسبة المهندسين
(**) الاجمالي من عمل الباحث لتوضيح الموقف العام.

ملحق رقم ٤ بيانات للسفن البخارية في العزيزية التي آلت لمصلحة الوابورات الخديوية (١)

قادة السفن في صفر ١٢٨٥ هـ (يونيو ١٨٦٨)	أسماء ورتب الريانة الذين تولوا قيادتها في أول تشكيلها بالعزيزية ونقل غالبيتهم فيما بعد للسفن الحربية	أسماء البواخر (***)		نوعها		قوة ماكيناتها (**)	مقدار ماتسع مخازن الفحم	الحمولة (*)	مقدار ما تحرقه من الفحم كل ٢٤ ساعة طن/قنطار	مقدار الجزء المغمور في الماء من المؤخرة	مقدار الجزء المغمور في الماء من المقدمة	العمق	عرض السفينة	طول السفينة
		الخاصة بالبحر المتوسط		المعدن		حصان	طن	طن	طن	قدم	قدم	قدم	قدم	قدم
نفسه	[illegible]	البحيرة	[illegible]		١٢	٢٥	٣٦	١٠٢٣	٢٢	١٦	١٥٫	٣٦٫٠	٣٥٫	٢٢٥
بكباشي [illegible] محمد قبودان	[illegible]	[illegible]			١١	٣٨	٢٤	١١٨٠	٣٨	١٢ ٦	١٧	٢٤٫٠	٣٥	٢٦٩٫٨
نفسه	بكباشي [illegible] قبودان	[illegible]	.		١٠	٥٠	٤٤٣	٩٩٥	٣٦	١٨	١٦	٢١٫	٣٣	٢٦٩
بكباشي محمد كامل قبودان	بكباشي محمد قبودان الجزايرلي	[illegible]	.		١		٣٨	٩٩	٣٥	٠٣	١٥	٢٥	٣٥	٢٧٠
نفسه وصحبه محمد رشيد قبودان	بكباشي محمد راشد قبودان	[illegible]	.		٠١		٢٨٨	١٠٦٣	٦٣	٠٣	٠١	١٨	٤٣	٢٥٨ ٦
بكباشي عبد اللطيف قبودان	[illegible]	[illegible]			٠٣	٣٥	٢٤	١١٦	٦٤	٣	١٩	٢٤ ٢	٣٦ ٨	٢٣٦ ٢
بكباشي ابراهيم [illegible] قبودان	بكباشي احمد قبودان ترك	[illegible]	..		٨	٢	٢١٤	٨٦٤	٢	١٢ ٦	١٦	٢١ ٨	٣١	٢٣٢
بكباشي احمد قبودان ترك	بكباشي ابراهيم قبودان [illegible]	شبين	.		١	٦٠	١٨٢	٧٧٦	١٥	١٤ ٥	١٤	١٣ ٢	٢٩ ٧	٢٣٥ ٢
نفسه	بكباشي مصطفى قبودان [illegible]	[illegible]			٦	١٨٤	١٧٥	٦٢٨	٢٢	١٨	١٧	١٦ ٦	٣ ٤	٢٥١ ٢
	[illegible] محمد [illegible]	[illegible]	[illegible]		١١	٣	٤٥	١٠٨	٢٤	١٣	١٥	٢٣	٢٤	٢٨٨
									قنطار					
بكباشي محمد خورشيد قبودان	بكباشي محمد كامل قبودان	[illegible]	[illegible]		٣	١٨	١٨	٦٦٦	٣٦ ٦	١٦	١٥	١٣	٣	٢١٩ ٦
بكباشي [illegible] قبودان	بكباشي كامل اسماعيل قبودان	المنيا	..		٧	٢	٢٣	٣٦٨	٢٣ ٣٣	١٣	١٥ ٦	١٦ ٩	٣ ٨	٤٤٣ ٦
صاغقول اغاسي مصطفى قبودان [illegible]	بكباشي عثمان قبودان [illegible]	[illegible]	.		٩	٢	٣٣٥	١٠١١	٣	١٩	١٣ ٦	٢٤	٣٣	٢٥
بكباشي محمود قبودان	بكباشي خورشيد قبودان	[illegible]	..		١	١٢٤	٦١٨	٦٣٦	٣٣ ١	١٢	١١	١٥ ٦	٢٨	٢٣٦
بكباشي اسماعيل قبودان	بكباشي مصطفى قبودان [illegible]	[illegible]	..		٩	١٢٥	١٦	٦٢٦	٢٤ ٤	١٢	١٤	١٦ ٦	٢٨	٢٣٦ ٨
صاغقول اغاسي [illegible]	بكباشي [illegible] قبودان	[illegible]			٩	١٢٥	١٥	٥ ٩	٣٢ ٠٣	١٢	١١	١٤ ٨	٣٣	٢٢٤ ٣
		البحر الاحمر												
نفسه	بكباشي عمر قبودان [illegible]	[illegible]			٣	١٤	٢٥	٦٣١	٦ ٢	١٦	١٥	١٨	٣ ٢	٢١٩
بكباشي عبد الله قبودان	بكباشي عمر قبودان الطويل	[illegible]			٣	١٢	٢ ٥	٩ ٩	٢١ ٤	١٥	١٤	٣٦	٢٨ ٦	٢٨
نفسه	صاغقول [illegible] قبودان	[illegible]			٣	٩	١٩	٩١٢	٢٤ ٢	١٧	١٥ ٦	١٦	٢٨	٢١٨
بكباشي علي قبودان [illegible]	صاغقول اغاسي [illegible] قبودان [illegible]	[illegible]			٣	٩	١٨	٤١	٩٣	١٣	١٢	١٨	٣٣	١٩٣ ٦
	[illegible] علي [illegible]	[illegible]			٩	٢	٤١	٢٥	٢٩ ٢	١٩	١٣ ٦	٢٣	٣٣ ٦	٢٤٥
بكباشي محمود [illegible] قبودان	بكباشي عبد الله قبودان	الحجاز			٨	١٥	٢٥	٦ ٩	٢٣	١٥	١٤	١٩	٢٩	٢٥
نفسه	بكباشي حسن قبودان [illegible]	سواكن			٦	٨٥	١٨٥	٩	٢٥	١٥	١٣	١٣	٢٢	١٩٥
	بكباشي مصطفى [illegible]	[illegible]			٣	١٤٥	٢٥	٦	٢	١٦	١٥	١٦	٢٣	١٩٨
بكباشي عمر قبودان	بكباشي [illegible] قبودان	[illegible]			٨	١٥	٢٤٥	٦-	٢١	١٦	١٤	١٦	٢٣	٢١

(١) د. أحمد عبد المنصف محمود «البحرية المصرية في مائة عام» ، ص: ٧١٨
- اسماعيل سرهنك : حقائق الاخبار عن دول البحار ، جـ٢ ص ٢٩١
- عمر طوسون المسألة المصرية في الروسية ١٨٦٦ ، مجلة الجيش المجلد السادس ، العدد الثالث ابريل ١٩٤٤ ص ص٣٧٣، ٣٧٤.
(*) وجدت بعض اختلافات بالحمولات لدى الطويجي كما يلي : -
الدقهلية ٨ ١١ الرحمانية ٠ ١٣شبين ٦٧٢، النجيلة ٦٢٩
- احمد كمال الطويجي. النقل البحري في مصر ، ط ١٩٥٩ ص٦٥ ط١٩٦٦ ص : ٤٦
(**) وجدت بعض اختلافات لدى علي مبارك وريني بك و في اعلانات مصلحة الوابورات الخديوية كما يلي -
البحيرة قوة ٣٥٠ حصان ، شبين ١٤ المنيا ١٧٠ حصير ١٤٠ بالمنصورة ١٤٠ بالخديوية ١٣٠ المحلة ١٢٠، النجيلة ١٢٠ ، دمنهور ١٢٠ الزقازيق ١٢٠ ، ينبع ٩٧ بالقصير ٩٧
- علي مبارك : الخطط الجديدة مج ٧ ج٢ ، ص ، ٨٣.
- الجوائب : العدد ٥٣٢ بتاريخ ٢٦يوليو ١٨٧١   règny, E:op, cit, tome 2, pp: 52,53.
- بينما الارجح ماجاء ملحق رقم (٢/٤) عن الوثائق .
(***) فقد كل من وابورات لجد ديسمبر ١٨٦٥ بلبوب ديسمبر ١٨٦٨ سواكن ١٨٧١ ولم يرد د جدء في المصادر نفسها بينما جاءت وابورات الثاكا بقوة ٣٠٠ حصان ، فتشي٣٦٠ سمنود ٢٥٠ المحمودية ١٦

قائمة المصادر والمراجع

أولا : مصادر غير منشورة : ـ

(أ) وثائق باللغة العربية «موضحة بياناتها فى مواضعها بالبحث»:

١ ـ ديوان معينة سنية : ويشمل الدفاتر والمحافظ وضمن ما يحويه الأوامر المتنوعة الصادرة ، ومكاتبات المعية الصادرة والواردة ، وتم الاستعانة بوثائق من دفاتر يعود بعضها الى أواخر عهد عباس باشا الأول ، وفترة حكم كل من محمد سعيد باشا واسماعيل باشا وبيان الدفاتر حسب ارقامها كما يلى :

(أ) الدفاتر حسب ارقامها :

- دفتر ٣٠ جزء أول أوامر
- دفتر ٤٥ صادر معية تركى
- دفتر ٥٨ صادر معية تركى
- دفتر ٥٠٢ صادر معية تركى
- دفترة ٥٠٤ فهرس أوامر صادرة
- دفتر ٥٠٥ فهرس أوامر صادرة
- دفتر ٥٠٦ أوامر عام ١٢٧١ هـ
- دفتر ٥١٨ وارد معية
- دفتر ٥٢٥ صادر معية تركى ـ قسم ثان
- دفتر ٥٢٦ أوامر تركى ـ قسم ثان
- دفتر ٥٣٠ وارد معية تركى
- دفتر ٥٣١ صادر معية تركى ـ جـ ٢ .
- دفتر ٥٣٧ أوامر تركى
- دفتر ٥٤٦ أوامر تركى عام ١٢٧٢ هـ

— دفتر ٥٧٣ أوامر صادرة
— دفتر ٥٨٣ أوامر صادرة
— دفتر ١٢٧٩ أوامر
— دفتر ١٦١٨ صادر معية جـ ٥ ٠
— دفتر ١٦٧٣ أوامر
— دفتر ١٨٥٣ أوامر
— دفتر ١٨٨٦ أوامر
— دفتر ١٨٩٤ أوامر
— دفتر ١٩٠٧ أوامر عربى
— دفتر ١٩١١ أوامر عربى
— دفتر ١٩١٦ أوامر عربى
— دفتر ١٩١٩ أوامر عربى
— دفتر ١٩٣٠ أوامر عربى

(ب) المحـــافظ : ـ

— محفظة ٢ أوامر معية سنية
— محفظة ٣ اوامر معية سنية
— محفظة ٨ فهارس أوامر كريمة
— محفظة ٩ معية تركى « تراجم »
— محفظة ١٠ معية تركى « تراجم »
— محفظة ١٧ معية تركى
— محفظة ٢١ معية تركى
— محفظة ٢٣ معية تركى
— محفظة ٢٥ معية تركى
— محفظة ٣٢ معية تركى
— محفظة ٣٧ معية تركى
— محفظة ٤٤ معية تركى جـ٢
— محفظة ٤٧ معية تركى
— محفظة ٤٨ معية تركى « الحجاز »
— محفظة ١٠٢ تراجم دفاتر

٢ ـ محافظ الأبحـــاث : ـ

وهى تشمل مكاتبات متنوعة تتضمن مســــتخرجات من الوقائع المصرية وموضوعات شتى فى صـــــور مكاتبات وبعض الأوامر الكريمة ومكاتبات خاصة بالموانىء والفنارات والرسوم والجمارك

التجارية بالاضافة الى ملخصات لمكاتبات وغيرها وتم الاستعانة بوثائق من المحافظ الآتية : ـ

- محفظة ١ الوقائع المصرية
- محفظة ٣ الوقائع المصرية
- محفظة ١١ الوقائع المصرية
- محفظة ١٢ ملخصات محافظ
- محفظة ١٣ ترجمة معية تركى (مستخرجات وقائع)
- محفظة ٢١ ملخصات محافظ
- محفظة ٢٢ ملخصات محافظ
- محفظة ٢٨ ملخصات محافظ
- محفظة ٢٩ ملخصات محافظ

محافظ الفرمانات : ـ

وهى تحوى ترجمة نسخ من الفرمانات الصادرة الى ولاة مصر ، بالاضافة الى ملفات خاصة بالعـــائلة المحمدية العلية وقد تـم الاستعانة بوثائق من المحافظ التالية : ـ

- محفظة ١٢٠ فرمانات
- محفظة ١٢١ فرمانات
- محفظة ١٢٥ فرمانات
- محفظة ١٢٦ فرمانات وبها ملفات العائلة
- محفظة ١٣٠ فرمانات

٣ ـ محافظ مجلس الوزراء : ـ

المجموعة ١٢ محافظ قناة السويس ، محفظة رقم ٤ ، ملف ١٢/٠١

٤ ـ ديوان السكك الحديدية : ـ

- محفظة ٤ سكك حديدية

٥ ـ المجلس الخصوصى : ـ

- دفتر ١٨ مجلس خصوصى جـ ٤ .
- دفتر ٤٧ قرارات المجلس

٦ ـ ديوان البحرية : ـ

دفتر ٣٨٧ عربى جـ ٢ (س / ٤ / ٥ / ٢)

٧ ـ دواوين الخـدمات :

وهى تحـــوى الوثائق الخاصة بالبحـــرية التجـــارية المصرية ومشروعاتها فى صورة الشركات او مصالح حكومية وتتنوع بين السجلات والدفاتر والقرارات المطبوعة فى محفوظات الكتب ، وهى تتناول ما يختص بمجمل أوجه النشاط من مكاتبات واردة وصادرة، وقرارات وتوكيلات ملاحية وخطوط سير ورسوم عوائد وفنارات .. الى آخره ولكن يلاحظ تداخل الوثائق المحفوظة فى الفترات الزمنية ، فنجد وثائق مصلحة الوابورات الميرية مثلا فى مكاتبات الشركة المجيدية ، ومحفوظات الشركة المصرية فى سياحة الســفن البخارية فى وثائق الشركة العزيزية وهكذا ، حيث لم تتم بعـــد الفهرسة النوعية ، لأن هذه الوثائق ضمت حديثا لدار الوثائق القومية ، بيد أنه تم فهرسة السجلات بدقة شديدة وهذه السجلات تحوى قيد التحريرات الصادرة والواردة الخاصة بديوان العموم، وقلم ادارة المدير ، التوكيلات والفروع سواء باللغة العربية أو الأجنبية « الانجليزية أو الفرنسية » أو بهما معا ، وقد تم الاستعانة بوثائق من السجلات والمحافظ التالية : ـ

(أ) الشركة المجيدية : أولا : سجلات : ـ

ـــ سجلات مجموعة م /٦/١ : ـ

سجل م / ١/١/٦ ، سجل م /٢/١/٦
سجل م /٣/١/٦ ، سجل م /٤/١/٦
سجل م /٥/١/٦ ، سجل م /٧/١/٦
سجل م /٨/١/٦ ، سجل م /٩/١/٦
سجل م /١٠/١/٦

ـــ سجلات مجموعة م /٢/٦ : ـ
سجل م ٢/٢/٦ ، سجل م /٤/٢/٦

ـــ سجلات مجموعة م ٣/٦ :
سجل م /١/٣/٦ ، سجل م /٢/٢/٦
سجل م /٣/٣/٦ ، سجل م /٤/٣/٦
سجل م /٥/٣/٦

ـــ سجلات مجموعة م /٤/٦ :
سجل م /٢/٤/٦ ، سجل م /٣/٤/٦
سجل م /٤/٤/٦ ، سجل م /٥/٤/٦
سجل م ٦/٤/٦ ، سجل م /٧/٤/٦

ثانيـا : المحـافظ : ـ

- محفظة ١ ماليات
- محفظة ٣ مكاتبات مجلس الادارة
- محفظة بوالص شحن وحركة وابورات
- محفظة ١٢ خزينة

(ب) الشركة العزيزية : ـ

- المحفظة الأولى (عليها رقم قديم ٤٨) ٠
- محفظة بدون رقم أو عنوان أو تاريخ ، بها ملفات رســـوم الموانىء والفنارات من الجمعية البحرية ٠
- محفظة (٤٧) مؤسسين العزيزية ٠
- محفظة نظامنامه القومبانية العزيزية (محفوظات العزيزية)
- محفظة ملخصات
- محفظة الوابورات رقم (٢) ٦٥ ـ ١٨٦٧
- محفظة الوابورات رقم (٤) ٦٨ ـ ١٨٦٩
- محفظة مكاتبات ادارية ١٨٦١ ـ ١٨٨٤
- محفظة مكاتبات ادارية ٦٧ / ١٨٦٨ ٠
- محفظة الوابورات رقم (١) ٦٣ ـ ١٨٦٥
- محفظة الوابورات رقم (٣) ٦٧ ـ ١٩٦٨
- محفظة الوابورات رقم (٥) ٧٠ / ١٨٧١
- محفظة تراجم دفاتر ١٨٦٥ ـ ١٨٦٨ ٠
- محفظة مكاتبات ادارية ٦٨ / ١٨٦٩
- محفظة حجج قرارات جمعية مؤسسين القومبانية المصرية فى سياحة السفن
- محفظة سندات الخديوية فى العزيزية (٢)
- محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٢ هـ (١٨٦٥)
- محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٣ هـ (١٨٦٦)
- محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ ـ ١٨٦٧
- محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٨ / ١٨٦٩
- محفظة ١٥٢ « أسهم وحصص » ٠
- محفظة عهـد ومراتبـــات وماليـات ١٢٨٠ هـ ـ ١٢٩١ هـ (١٨٦٣ ـ ١٨٧٤)
- محفظة أرباح وتوكيلات صرف أرباح

— محفظة الميزانية والمرتبات والعهد والسندات والبنوك .
— محفظة (١٣١) سندات وكمبيالات
— محفظة حجج شرعية ومكاتبات ١٨٦٧ ــ ١٨٨٤ .

(جـ) مصلحة وابورات البوستة الخديوية : ــ

— سجل م /١/٣/٢٥
— سجل م /٣/٢٦ جـ ١
— سجل م ١/٣/٢٧
— سجل م /١/٣/٢٧ جـ ٢
— سجل م /٣/٢٨
— سجل م /١/٣/٢٨ جـ ٣
— سجل م ١/٣/٢٩
— سجل م /١/٣/٣٠ .

(ب) وثائق اجنبية : ــ

European Archive :

— F.O. 78 — 1522, No 9 : From Robert, J, Coloquhoun to Lord Russel, Cairo, 29th January 1860.

— F.O. 78 — 1523, No, 154 : From Robert, J. Coloquhoun to Lord Johne Russel, Alexandria, 25th November 1860.

American Archive : Vol 2

Indication des Ports d'Europe par Ferdinande de Lesseps à Mohammed Said, November 1854.

Despatch No, 93, Agencgamd Consulate General of the U.S.A. Alexandria, Egypt 17, June 1867.

ثانيا : قوانين ووثائق منشورة : ــ

— حسين حسنى : قانون بيت المال وصندوق الأيتام ، المطبعة الخديوية بولاق مصر ، ذى الحجة ١٢٨١ هـ (١٨٦٥) .

— رفاعة رافع الطهطاوى : القانون التجارى ، مصر ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) برقم « قوانين ٨٣ » بدار الكتب القومية .

— د. شوقى الجمل : الوثائق السياسية لسياسة مصر فى البحر الأحمر ١٨٦٣ ــ ١٨٧٩ : مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، مطبعة لجنة البيان العربى ، القاهرة ١٩٥٩ .

- القوانين التجارية ، طبع بيروت ١٢٧٥ هـ (١٨٥٩) برقم « قوانين ١٤٤٢ » دار الكتب القومية ٠
- القوانين التجارية ، طبع مصر المحروسة ١٢٧٦ هـ (١٨٦٠) برقم « قوانين ١٤٤٢ » دار الكتب القومية ٠
- قانون التجارة ، المطبعة الأميرية ط ١٢٨٥ هـ بدار الكتب القومية برقم « قوانين وحكام ١٨١ ، ٤٤١ » بدار الكتب القومية ٠
- قانون التجارة البحرى ، الطبعة السنية بولاق ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥) برقم قوانين ٤٣٤ بدار الكتب القومية ٠
- قانون التجارة البحرى ، المطبعة السنية بولاق ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥) برقم قوانين ٤٣٤ بدار الكتب القومية ٠
- قانون التجارة ، المطبعة الميرية ١٢٩٩ هـ برقم « قوانين وأحكام ١٨١ ، ٤٤١ » بدار الكتب القومية ٠
- قانون التجارة البحرى (الأهلى) مطبعة بولاق ١٣٠١ هـ / ١٨٨٣٠
- قوانين كومبانية الانجرارية المصرية بالوابورات ، دار الطباعة المصرية ، شوال ١٢٧٢ هـ برقم « قوانين ١٩٣ » ٠
- محمد رشدى : نظامات القومبانية العزيزية المصرية ، مصر ١٢٨١ هـ
- محمد على (الأمير) : مجموعة خطابات وأوامر خاصة بالمغفور له عباس باشا الأول دون جهة طبع أو تاريخ ، محفوظة برقم (ح ٨٥١٣) دار الكتب القومية ٠

ثالثا : رسائل جامعية وبحوث غير منشورة

- **احمد السيد محمد الزاملى :**

الموانىء البحرية على ساحل البحر الأحمر ، رسالة ماجستير باشراف ٠أ٠د/ محمد المعتصم ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ١٩٨٤ ٠

- **احمد الشربينى السيد :**

التجارة المصرية ١٨٤٠ ــ ١٩١٤ ، رسالة ماجستير باشراف أ٠د/ رؤوف عباس ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ١٩٨٥ ٠

- **أسامة محمد عدلى عبدا لمعطى :**

صناعة النقل البحرى ، بحث باشراف الأستاذ محمد شفيق ميرا ، معهد ادارة اقتصاديات النقل البحرى ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية ، د٠ت٠

- حسن سيد حسن :
ميناء الاسكندرية ، رسالة دكتوراه باشراف ا٠د/ محمود عصفور ، قسم الجغرافيا ، كلية البنات ، جامعة عين شمس ١٩٨٢ ٠

- سعد بدير سعد الحلوانى :
الحكم المصرى فى سواكن وملحقاتها ١٨٦٥ ـ ١٨٨٥ ، رسالة ماجستير باشراف ا٠د/ السيد محمد الدقن ، قسم التاريخ والحضارة ، كلية اللغة العربية ، جامعة الأزهر ١٩٨٧ ٠

- السيد خالد المطرى :
ميناء دمياط ، دراسة فى جغرافية المدة ، رسالة دكتوراه ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، ١٩٧٤ ٠

- السيد سيد أحمد توفيق دياب :
البحرية المصرية خلال حكم اسماعيل ١٨٦٣ ـ ١٨٧٩ ، رسالة ماجستير باشراف ا٠د/ عمر عبد العزيز ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة طنطا عام ١٩٨٥ ٠

- شريف على حجازى :
النقل البحرى كأحد عناصر القوة البحرية ، بحث باشراف أ/ محمد شفيق ميرا ، قسم ادارة اقتصاديات النقل ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، الاسكندرية د٠ت ٠

- طلعت اسماعيل رمضان :
محمد شريف باشا ، رسالة ماجستير باشراف ا٠د/ احمد عبد الرحيم مصطفى ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ١٩٧١ ٠

- عبد الحميد حمدى :
البضائع المنقولة بحرا والعناية بها « ضابط أول » ، بحث بمعهد دراسات الضباط البحريين ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، الاسكندرية ١٩٧٥ ٠

- د٠ محمود ابو العلا محمد :
الجغرافية الاقتصادية للقطن فى مصر ، رسالة دكتوراه ، باشراف ا٠د/ محمد صبحى عبد الحكيم ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ١٩٧٤ ٠

- نبيل عبد الحميد سيد أحمد :

الأجانب وأثرهم في المجتمع المصرى ١٨٨٢ ـ ١٩٢٤ ، رسالة ماجستير باشراف أ٠م/ جمال زكريا ، قسم التاريخ ، كلية الآداب، جامعة عين شمس ٠ د٠ت ٠

- هارون أحمد عثمان :

نقل التجارة الدولية لجمهورية مصر العربية بالسفن النظـامية ، المشكلات والحلول ، رسالة دكتوراه باشراف أ٠د/ اسماعيل محمد هاشم ، أ٠د/ محمد سمير طوبار ، كلية التجارة ، جامعة الزقازيق من نوفمبر ١٩٨١ (نسخة محفوظة بمكتبة أكاديمية النقل البحرى ـ الاســكندرية) ٠

رابعـــا : الدوريات : ـ

بيان اجمالى لأسمائها وسنواتها وأما بيان الأعداد والبحوث فهـو موضع بالهوامش : ـ

- الأســـطول (مجلة) سنوات ١٩٥٣ ، ١٩٥٦ ، ١٩٦١ ، ١٩٦٨ ، ١٩٧٢ ، ١٩٧٤ ، ١٩٧٨ ، ١٩٨٠ ٠
- أركان حرب الجيش المصرى (مجلة) ١٨٧٥ م ٠
- الجيش المصرى (مجلة) العدد الثالث من المجلد الأول يناير ١٩٣٩٠
- الجوائب (صحيفة) اعداد متفرقة من سنوات ١٨٧١ ، ١٨٧٢ ، ١٨٧٣ ٠
- سكك حديد الحكومة المصرية (مجلة) :
  - العدد الثالث ، السنة الأولى ، مارس ١٩٣٢ ٠
  - العدد التاسع السنة التاسعة سبتمبر ١٩٣٦ ٠
- كلية الحقوق « جامعة فؤاد الأول » (مجلة) العدد الاول ، الســنة الثانية ، يناير ـ مارس ١٩٤٥ ٠
- المجلة التاريخية المصرية ، المجلد ٣٣ القاهرة ١٩٨٦ ٠
- المقتطف ، الجزء الثانى ، المجلد ٨٤ فبراير ١٩٣٤ ٠
- وادى النيل (صحيفة) (أعداد متفرقة) من أعوام ١٨٦٩ ، ١٨٧٠ ٠
- الوقائع المصرية (بالاضافة الى مستخرجات دار الوثائق القومية) أعداد من أعوام : ١٨٦٦ ، ١٨٦٧ ، ١٨٦٨ ، ١٨٦٩ ، ١٨٧٠ ، ١٨٧١ ، ١٨٧٣ ، ١٨٧٤ ، ١٨٧٥ ، ١٨٧٦ ، ١٨٧٧ ، ١٨٧٨ ، ١٨٧٩ ٠

خامسا : مراجع باللغة العربية

ـ ابراهيم عبد المسيح :

دليل وادى النيل لعامى ١٨٩١ ، ١٨٩٢ ، مصر د٠ت ٠

ـ أ٠ بوليــــه :

الدولة والنظم الاقتصادية فى الشرق الأوسط « ترجمة » راشد البراوى ، القاهرة ط ١ / ١٩٥٣ ٠

ـ د٠ أجيه يونان جرجس :

البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربى والصراع العـالمى ، مكتبة غريب ، الفجالة ، القاهرة / ١٩٧٩ ٠

ـ د٠ أحمد أحمد الحتـه :

تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر ، النهضة المصرية القاهرة ، ط ٢ / ١٩٥٥ ، ط ٣ / ١٩٥٨ ٠

ـ احمــد زكى :

السفر الى المؤتمر ، المطبعة الكبرى الأميرية ، بولاق مصر ط ١/ ١٨٩٣ ٠

ـ د٠ احمد السعيد سليمان :

تأصيل ما ورد فى الجبــرتى من الدخيل ، دار المعارف ، القاهرة/ ١٩٧٩ ٠

ـ احمد شفيق :

مذكراتى فى نصف قرن ، جزء أول ، مطبعة مصر ، القاهرة ، ط / ١٣٥٢ هـ ٠

ـ د٠ احمد عبد الرحيم مصطفى :

ـ مصر والمســألة المصرية ١٨٧٦ ـ ١٨٨٢ ، دار المعــارف ، القاهرة / ١٩٦٥ ٠

ـ علاقات مصر بتركيا فى عهد الخديوى اسماعيل ١٨٦٣ ـ ١٨٧٩، دار المعارف ، القاهرة / ١٩٦٧ ٠

ـ عصر حككيــان « مصر النهضــة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٩٠ ٠

ـ احمد كمال الطويجى :

ـ النقل البحرى فى مصر ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ط ١ / ١٩٥٩ ، ط ٢ / ١٩٦٢ ٠

ـ الانفتاح ، معجـــم مصطلحات البحرية التجـــارية والتجارة الخارجية ، القاهرة ، د٠ت ٠

ـ الادميرالية البريطانية :

ـ التخصص فى الفن البحـــرى ، ترجمة محمـــد وسيم غالى وآخرين ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة /١٩٦٤ ٠

ـ الفن البحرى العام (جـ ١) ، ترجمة محمد حسين أحمـــد وآخرين ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة /١٩٦٥ ٠

ـ الفن البحـــرى العام (جـ ٢) ترجمة حســـن على حسـن وآخرين ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة /١٩٦٥ ٠

ـ اسماعيل سرهنك :

حقائق الأخبار عن دول البحـــار ـ جـــزء أول ، مطبعة بولاق ، مصر / ١٣١٢ هـ ٠

ـ جزء ثان ، مطبعة بولاق ، مصر / ١٣١٤ هـ ٠

ـ البرت فارمان :

مصر وكيف غدر بها : ترجمة عبد الفتاح عنايت ، مراجعة على جمال الدين عزت المؤسسة المصرية العـــامة للتأليف والنشر ، القـــاهرة / ١٩٦٤ ٠

ـ الكسندر شولش :

مصر للمصريين ، أزمة مصر الاجتماعية والسياسية ١٨٧٨ ـ ١٨٨٢ ، ترجمة د٠ رؤوف عباس حامد ، دار الثقافة العربية ، القـاهرة / ١٩٨٣ ٠

ـ د٠ أميرة صدقى :

دروس فى القانون البحرى ، جزء أول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٧٤ ٠

ـ امين ســـامى :

تقويم النيل ـ المجلد الأول من الجزء الثالث ، مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة / ١٩٣٦ ٠

ـ المجلد الثانى من الجـزء الثالث ، مطبعة دار الكتب المصرية القـاهرة / ١٩٣٦ ٠

ـ المجلد الثالث من الجزء الثالث ، مطبعة دار الكتب المصـــرية القـاهرة / ١٩٣٦ ٠

ـ د. أمين محمود عبد الله :
الجغرافية التاريخية لحوض البحر الأحمر ، الطبعة الحديثة ، اسيوط ، مصر / ١٩٧١ .
ـ د. أمين مصطفى عفيفى :
تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث ، الانجلو المصرية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٥١ .
ـ اميل لودفيغ :
البحر المتوسط « ترجمة » عادل زعيتر ، دار المعارف ، مصر / ١٩٥٢ .
ـ د. انور عبد الملك :
نهضة مصر ، تطور الفكر والايدلوجية فى نهضة مصر الوطنية ١٨١٥ ـ ١٨٩٢ ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٣ .
٢٩ ـ بنت بطوطة :
صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا ، دمياط ، مصر د. ت .
ـ تيودور روذشتين :
تاريخ المسألة المصرية ١٨٧٥ ـ ١٩١٠ ، ترجمة عبد الحميد العبادى ، محمد بدران ، مطبعة الاعتماد ، مصر / ١٩٢٣ .
ـ جابرييل باير :
تاريخ ملكية الأراضى الزراعية فى مصر الحديثة ١٨٠٠ ـ ١٩٥٠ « ترجمة » عطيات محمود جاد ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٨ .
ـ جاكلين بيريه :
اكتشاف جزيرة العرب ، خمسة قرون من المغامرة « تعريب » قدرة قلعجى ، دار المعارف ، بيروت / ١٩٦٣ .
ـ جامعة الاسكندرية :
تاريخ البحرية المصرية ، مطابع الأهرام التجارية ، القاهرة / ١٩٧٣ .
ـ جان بيير :
دراسات فى التاريخ الاجتماعى لمصر الحديثة ، ترجمة د. عبد الخالق لاشين ، محمد عبد الحميد فهمى الجمال ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٧٦ .

ـ د٠ جعفر عبد السلام :
قواعد العلاقات الدولية فى القانون الدولى والشريعة الاسلامية، مكتبة السلام ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٨٥ ٠

ـ د٠ جمال حمدان :
شخصية مصر ، المجلد الثـــانى ، عالم الكتب ، القــاهرة / ١٩٨١ ٠

ـ د٠ جمال الدين محمد سعيد :
اقتصاديات مصر ، مطبعة لجنة البيان العربى ، القاهرة ، ط ٢/ ١٩٦٤ ٠

ـ جميــل خانكى :
البحرية المصرية ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ٤٧ / ١٩٤٨ ٠

ـ جورج جندى بك ، جاك تاجر :
اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ، دار الكتب المصرية ، القاهرة / ١٩٤٧ ٠

ـ جــورج لوفران :
تاريخ التجارة « ترجمة » هاشم الحسينى ، دار مكتبة الحيــاة، بيروت ، د٠ت ٠

ـ جــورج يانج :
تاريخ مصر من عهد المماليك الى نهاية حكم اسماعيل « ترجمة » على احمد شكرى ، مطبعة الرحمانية ، القاهرة / ١٩٣٤ ٠

ـ جــــون مارلو :
تاريخ النهب الاستعمارى لمصر ١٧٩٨ ـ ١٨٨٢ « ترجمة » د٠ عبد العظيم رمضان ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧٦ ٠

ـ د٠ حسن كمـــــال :
أصول التجارة الدولية ، مطبعة الطنانى ، عابدين ، القاهرة ، ط ٢ / ١٩٦٥ ٠

ـ حســن محمـــد درويش :
الوزارات المصرية فى ظل حكم الأسرة العلوية ٠ الجــزء الأول، مطبعة الابتهاج ، مصر ، ط ١ / ١٩٢٤ ٠

- د. حســـين خلاف :

التجديد فى الاقتصاد المصرى الحديث ، دار احياء الكتب العربية، القــاهرة ، ط ١ / ١٩٦٢ .

- د. حلمى احمد شلبى :

فصول فى تاريخ تحديث المدن فى مصر « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٨.

- د. حمدنا الله مصطفى :

التطور الاقتصادى والاجتماعى فى السودان ١٨٤١ - ١٨٨١ ، دار المعارف ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٨٥ .

- دار الكتب المصــرية :

اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته ، القــاهرة / ١٩٤٥ .

- دافيدس لاندز :

بنوك وباشوات « ترجمة » د. عبد العظيم انيس ، دار المعارف ، القاهرة / ١٩٦٨ .

- درويش النخيلى :

السفن الاسلامية على حــــروف المعجم ، جامعة الاسكندرية / ١٩٧٤ .

- د. راشد البراوى :

مجموعة الوثائق السياسية ، الجزء الاول ، المركز الدولى لمصر والسودان وقناة السويس ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٥٢ .

- د. رؤوف عباس حامد :

- النظام الاجتماعى فى مصر فى ظل الملكيــات الزراعية الكبيرة ١٨٣٧ - ١٩١٤ ، دار الفكر الحديث للطباعة والنشر ، القاهرة، ط ١ / ١٩٧٣ .

- محاضرات فى التــاريخ الاقتصادى ، دار النهضــة العــربية ، القاهرة / ١٩٨٢ .

- رمزى ميخائيل جيد :

تطور الخبر فى الصحافة المصرية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة / ١٩٨٥ .

- زكى محمد مجـاهد :

الاعلام الشرقية فى المائة الرابعة عشرة الهجرية ، الجزء الثانى ، القـاهرة / ١٩٥٠ ٠

- د٠ زين العابدين شمس الدين نجم :

مدينة بورسعيد ١٨٥٩ ــ ١٨٨٢ ، هيئة الكتـــاب ، القـاهرة / ١٩٨٧ ٠

- د٠ سعاد ماهر :

البحرية فى مصر الاسلامية وآثارها الباقية ، دار الكتب العربى للطباعة والنشر ، وزارة الثقافة ، القاهرة / ١٩٦٧ ٠

- د٠ سمير محمد طه :

الملاحة البحرية فى عهد محمد سعيد باشا ، مكتبة سعيد رأفت ، جامعة عين شمس ، القاهرة / ١٩٨٤ ٠

- سلامة عبد الله :

مقدمة القوانين ، مطبعة رمسيس ، القاهرة / ١٩١٣ ٠

- د٠ السيد حسين جلال :

الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ١٨٦٩ ــ ١٨٨٢ ، هيئة الكتاب ، فرع الاسكندرية ، ط ١ / ١٩٧٩ ٠

- د٠ شوقى الجمل :

سياسة مصر فى البحـــــر الأحمر فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧٤ ٠

- د٠ صالح رمضان :

الحياة الاجتماعية فى عهد الخديوى اسماعيل ، منشأة المعارف ، الاسكندرية / ١٩٧٧ ٠

- د٠ صلاح الدين على الشامى :

النقل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية / ١٩٧٦ ٠

- د٠ عبد الحكيم الرفاعى :

الاقتصاد السياسى ، جزء أول ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٣٦ ٠

- عبد الرحمن الرافعى :

عصر اسماعيل ــ جزء أول ، دار المعارف ، القاهرة ، ط ٣/ ١٩٦٨

ــ جزء ثان ، دار المعارف ، القاهرة ، ط ٤/ ١٩٨٧

- د. عبد العزيز سليمان نوار :

المصالح البريطانية فى أنهار العراق « دراسة وثائقية » ، الانجلو المصرية ، القاهرة / ١٩٦٨ .

- د. عبد العزيز محمد الشناوى :

- قناة السويس ، والتيارات السياسية التى أحاطت بانشائها ، الجزء الأول ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة / ١٩٧١ .

- مدينة السويس ومنطقتها فى العصر الحديث ، مطابع سجل العرب ، السويس ، د.ت .

- د. عبد العزيز مهنا :

اقتصاديات النقل ، مطبعة الاعتماد ، مصر ، ط ٢ / ١٩٣٦ .

- عبد الغفار محمد :

الدولة العلية واليونان وولايات البلقان ، مطبعة هندية ، مصر / ١٣١٣ هـ .

- عبد الله حسين :

السودان من التاريخ القديم الى رحلة البعثة المصرية ، الجزء الأول ، المطبعة الرحمانية ، مصر ، ط ١ / ١٩٣٥ .

- عزيز خانكى :

- التشريع والقضاء قبل انشاء المحاكم الأهلية ، المطبعة العصرية، مصر / أغسطس ١٨٧٩ .

- طرائف تاريخية ، المطبعة العصرية ، الفجالة ، مصر ، د.ت .

- تركيا وأتاتورك ، المطبعة المصرية ، د.ت .

- على شلش :

مصر الفتاة « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٩٠ .

- على مبارك :

- الخطط الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة الشهيرة، الجزء السابع من المجلد الثانى والجزء الثامن عشر ، المطبعة الأميرية ، بولاق مصر ، ط ١ / ١٣٠٥ .

- الميزان فى الأقيسة والأوزان ، المطبعة الميرية ، بولاق مصر / ١٣٠٩ هـ .

- د. فاروق عثمان اباظة :

عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧٦ .

- د. فاطمة علم الدين عبد الواحد :

تطور النقل والمواصلات الداخلية فى مصر فى عهد الاحتلال البريطاني ١٨٨٢ ـ ١٩١٤ « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٨ .

- فالترهنتس :

المكاييل والأوزان الاسلامية وما يعادلها فى النظام المترى «ترجمة» كامل العسلى ، الجامعة الأردنية ، عمان / ١٩٧٠ .

- فريدريكو اميتشى :

الاستاستيك أو مبادىء فيما يتعلق بالديار المصرية ، الجزء الأول « ترجمة » عيسى ندور ، سعيد البستانى ، مطبعة عموم الجهادية / ١٩٢٦ هـ .

- فريدريكو بنولا بك :

مصر والجغرافيا « ترجمة » أحمد زكى ، المطبعة الميرية ، بولاق ، مصر / ١٣١٥ هـ .

- فؤاد حسن حافظ :

تاريخ الشعب الأرمنى منذ البداية حتى اليوم ، دار نوبار للطباعة القاهرة / ١٩٨٦ .

- فؤاد كرم :

النظارات والوزارات المصرية ، الجزء الاول ، مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، دار الكتب ، القاهرة / ١٩٦٩ .

- فليب جلاد :

قاموس الادارة والقضاء :

- المجلد الأول ، الاسكندرية / ١٨٩٠ .
- المجلد الثانى ، الاسكندرية / ١٨٩١ .
- المجلد الثالث ، الاسكندرية / ١٨٩١ .
- المجلد الرابع ، الاسكندرية / ١٨٩٢ .
- المجلد الخامس ، الاسكندرية / ١٨٩٤ .
- المجلد السادس ، الاسكندرية / ١٨٩٥ .

ـ **كلوت بك :**

لمحة عامة الى مصر ، جـ ٢ ، تعريب ، محمد مسعود ، القاهرة ، د٠ت ٠

ـ **د٠ ليوارتشاميرز رايت :**

سياسة الولايات المتحـــدة الأمريكية ازاء مصر ١٨٣٠ ـ ١٩١٤ «ترجمة» ، د٠ فاطمة علم الدين ، مراجعة ٠د٠ يونان لبيب رزق هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٧ ٠

ـ **محمد أمين نوارة وآخرون :**

مذكرات فى خدمة الموانىء ، مطبعة النصر ، القاهرة / ١٩٦٩٠

ـ **محمد بيرم الخامس التونسى :**

صفوة الاعتبار بمستودع الأمصار والاقطــــار ، تصحيح محمد قشيشة ، الجزء الرابع مصر ، ط ١ / ١٣٠٣ هـ ٠

ـ **محمد حمدى المناوى :**

نهر النيل فى المكتبة العربية ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة / ١٩٦٦ ٠

ـ **د٠ محمد زكى المسير :**

العلاقات الاقتصادية الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ط ٣ / ١٩٨١ ٠

ـ **محمد السنوسى :**

الرحلة الحجازية ، الجزء الثانى ، تحقيق د٠ على الشنوفى ، الشركة التونسية للتوزيع ، تونس / ١٩٨١ ٠

ـ **م ٠ شـــكرى :**

دليل الاستانة ، مطبعة جرجى عزوزى ، اسكندرية / ١٩٠٩ م٠

ـ **د٠ محمد صبرى :**

ـ تاريخ مصر الحديث من محمد على الى اليــــوم ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٢٦ ٠

ـ مصر فى افريقيا الشرقية هرر وزيلغ وبربرة ، مطبعة مصر ، القاهرة / ١٩٣٩ ٠

ـ **محمد صفا بك :**

دليل الاستانة ، عاصمة الخلافة العظمى ، مطبعة العـــدل ، استانبول / ١٣٣١ هـ ٠

ـ د٠ محمد طلعت الغنيمي :

ـ دراسات في القانون البحرى ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ، ط ١ ، ١٩٥٦ ٠

ـ دروس فى القانون البحــــرى ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ، د٠ت ٠

ـ د٠ محمد عبد الغنى سعودى :

الجغرافيا والعلاقات الســـياسية والدولية ، المكتبة النموذجية ، القاهرة / ١٩٨٢ ٠

ـ محمد على الألسى :

الدرارى اللامعات فى منتخبات اللغات ، استانبول / ١٣٢٠ هـ ٠

ـ محمد فتحى عوض الله :

قصة الفحم فى مصر ، دار الكاتب العربى للطباعة والنشر ، القاهرة / ١٩٦٨ ٠

ـ م٠ف ستيون وليمز :

«بريطانيا والدول العربية» عرض للعلاقات الانجليزية العـــربية « ترجمة » د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مراجعة د٠ أحمـــد عزت عبد الكريم ، الأنجلو المصرية ، القاهرة ، د٠ت ٠

ـ محمد فرغلى :

الملاحة البحرية الالكترونية ، مراجعة ياقوت أمين ، منشـــأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٧٩ ٠

ـ د٠ محمد فؤاد شكرى :

ـ الحكم المصرى فى الســـودان ١٨٢٠ ـ ١٨٨٥ ، دار الفـكر العربى ، القاهرة / ١٩٤٧ ٠

ـ مصر والسودان « تاريخ وحدة وادى النيل السياسية ١٨٢٠ ـ ١٨٩٩ » ، دار المعارف ، مصر / ١٩٥٧ ٠

ـ د٠ محمد فؤاد شكرى وآخرون :

بناء دولة مصر محمد على ، مطبعة لجنـــة التاليف والنشـــر والترجمة ، القاهرة / ١٩٤٨ ٠

ـ د٠ محمد فهمى لهيطة :

تاريخ مصر الاقتصادى فى العصور الحديثة ، المطبعة الرحمانية، مصر / ١٩٣٨ ٠

ـ د. محمد كامل أمين ملش :
ـ شرح القانون البحرى « وطنى ومختلط » ـ الجزء الأول ، مطبعة مصطفى البابى الحلبى ، مصر ، د.ت .
ـ الجزء الثاني ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٤٧ .
ـ الملاحة الداخلية فى التشريع العربى المقارن . معهد الدراسات العربية ، القاهرة ، ط / ١٩٥٦ ، ط / ١٩٦٠ .
ـ شرح القانون التجارى الأهلي . القاهرة ، د.ت .
ـ محمد لبيب البتانونى :
الرحلة الحجازية لولى النعم الحاج عباس حلمي الثانى ، مطبعة الجمالية ، مصر ، ط ٢ / ١٩١١ .
ـ محمد مختار باشا :
التوفيقات الالهـــامية فى مقارنة التـــواريخ الهجرية بالسنين الافرنجية والقبطية ، الجزء الثانى ، تحقيق ، د. محمد عمارة ، القاهرة / ١٩٨٠ .
ـ محمد وسيم غالى :
الفن البحرى الحديث لضباط أعالى البحار ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، فرع الاسكندرية ١٩٧٨/٧٧ .
ـ محمود جلال الدين الجمل :
بورسعيد ملتقى الشرق والغرب ، دار الفكر العـــربى ، القاهرة/ ١٩٥٤ .
ـ د. محمود سمير الشرقاوى :
القانون البحرى ، جزء أول ، القاهرة / ١٩٦٦ .
ـ د. محمود عبد الهادي :
المعارف البحرية ، دار نشر الثقافة ، الاسكندرية / ١٩٤٧ .
ـ د. محمود نجيب أبو الليل : الصحافة الفرنسية فى مصر منذ نشأتها الى ١٩١٤ م « منسوخ » هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٦ .
ـ د. مصطفى الحفناوى :
ـ قناة السويس ومشكلاتها المعـــاصرة ، الجـــزء الثانى « النزاع المصرى البريطانى » مطبعة أخبار اليوم ، القاهرة / ١٩٥٣ .
ـ قناة السويس ، مكتبة الأنجلو ، القاهرة / ١٩٥٦ .

ـ د. نجيب بكير :
القواعد التجارية والبحرية ، مكتبة عين شمس ، القاهرة / ١٩٧٥
ـ د. نعيم زكى فهمى :
طريق التجارة الدولية بين الشرق والغرب أواخر العصـــور الوسطى ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧٣ .
ـ هيلين آن ريفلين :
الاقتصاد والادارة فى مصر فى مستهل القرن التاسع عشر ، » ترجمة د. أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصطفى الحسينى ، دار المعارف ، القاهرة / ١٩٦٧ .
ـ وزارة المواصلات :
تاريخ البريد فى مصر ، المطبعة الأميرية ، القاهرة / ١٩٣٤ .
ـ وزارة النقل البحرى :
النقل البحرى ، المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، القاهرة / ١٩٧١ .

سادسا : مراجع بلغات أجنبية :

— Greubley, A. E. : — The Economoic developement of Modern Egypt, Longmans Green & Co., London, First pb, 1938.
— The Investment of Foreign Capital in Egypt in Companies and Public Debet, Cairo 1936.

— Guindi, G. Bey & Tager, J : Ismail d'après des Documents Officillis, le Caire , 1946.

— McCoan : Egypt as It is , London, 1877.

— Regny, De, E : Statistique de L'Egypt.
— Tome 1, Alexandrie 1870.
— Tome 2, Alexandrie 1871.
— Tome 3, Alexandrie 1872.

— Sammerco, Anglo : Histoire de l'Egypt Moderne, Some Tome 3, "Le renge du Khedive Ismail", Le Caire, 1937.

★★★

الفهـرس

الصفحة

الصفحة

(*) ورد رقم هذه الصفحة خطأ في الترقيم « ٣٣٥ » وصحته « ٣٥٣ » .

الصفحة

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب

رقم الايداع بدار الكتب ٥١١٥ / ١٩٩٢

ISBN - 977 - 01 - 3077 - X


● الغلاف للفنان : محمود الهندى
١٤٢٥ قرشا